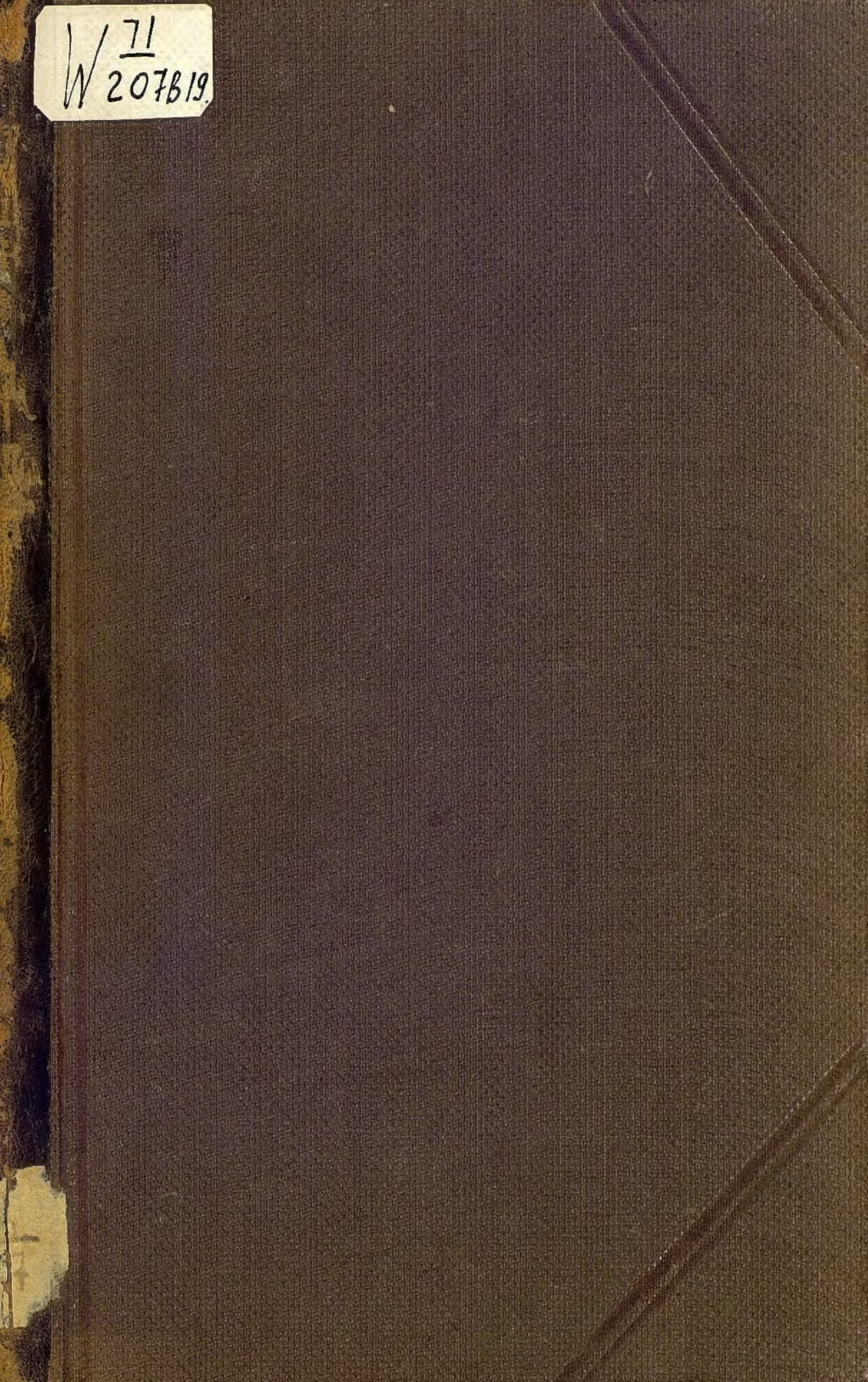




СБОРНИКЪ МАТЕРІАЛОВЪ

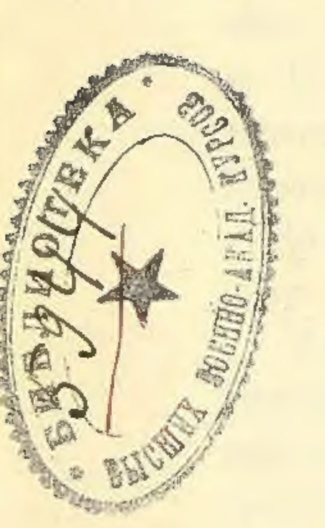
по

РУССКО-ТУРЕЦКОЙ ВОЙНѢ

1877—78 г.г.

на

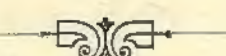
БАЛКАНСКОМЪ ПОЛУОСТРОВѢ.



Выпускъ 19.

Подготовка и дѣятельность русской желѣзнодорожной сѣти и свѣдѣнія о румынскихъ желѣзныхъ дорогахъ до начала войны.

Изданіе Военно-Исторической Коммисіи Главнаго Штаба.



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Военная Типографія (въ зданіи Главнаго Штаба).
1902.

ОТЪ РЕДАКЦІИ.

Настоящій 19-й выпускъ „Сборника Матеріаловъ“ заключаетъ: 1) документы, касающіеся дѣятельности Главнаго Штаба и Полевого Управленія арміи по подготовкѣ нашихъ желѣзныхъ дорогъ передъ войной 1877—78 г.г.; 2) документы, касающіеся дѣятельности тѣхъ же дорогъ въ періодъ мобилизаціи арміи и сосредоточенія ея въ Бессарабіи, и 3) свѣдѣнія о состояніи румынскихъ желѣзныхъ дорогъ, а также документы, относящіеся къ дѣятельности Полевого Управленія арміи до начала войны въ отношеніи увеличенія и улучшенія провозоспособности послѣднихъ съ цѣлью эксплоатаціи ихъ нами одновремено съ движеніемъ арміи въ Румынію.

При составленіи 19-го выпуска редакція пользовалась дѣлами Главнаго Штаба: Комитета по передвиженію войскъ желѣзными дородорогами и водою и Военно-Ученаго Архива. Вслѣдъ за оглавленіемъ помѣщенъ указатель дѣламъ, съ обозначеніемъ страницъ, гдѣ находятся подлинники напечатанныхъ въ этомъ выпускѣ документовъ.

При печатаніи выпуска въ начертаніи именъ, фамилій и географическихъ названій строго соблюдена орѳографія подлинниковъ; тамъ же, гдѣ оказалось необходимымъ, названія пунктовъ исправлены по сорока-верстной картѣ, изданной Военно-Историческою Коммисіею (см. атласъ къ описанію войны 1877—78 г.г., выпускъ I, листъ 2-й).

На страницахъ 96—120 выпуска помѣщенъ „Отчетъ о перевозкѣ войскъ по случаю мобилизаціи части арміи въ ноябрѣ и декабрѣ мѣсяцахъ 1876 г.“, представленный завѣдывающимъ передвиженіями войскъ по всѣмъ желѣзнымъ дорогамъ и водянымъ путямъ Имперіи Начальнику Главнаго Штаба 17 февраля 1877 г.

При пользованіи 19-мъ выпускомъ „Сборника Матеріаловъ“ слѣдуетъ имѣть въ виду 11-й выпускъ, находящійся съ нимъ въ непосредственной связи, гдѣ, на стр. 234—242, помѣщена „конвенція, заключенная между Россіею и Румыніею 4 (16) апрѣля 1877 г.“, переведенная съ офиціальнаго румынскаго изданія.

Документы, касающіеся дѣятельности желѣзныхъ дорогъ въ періодъ войны, помѣщены: въ 22-мъ (съ 12 апрѣля по 17 іюня), 29-мъ (съ 12 апрѣля по 20 мая), 30-мъ (съ 21 мая по 17 іюня) и 31-мъ (съ 18 іюня по 31 іюля 1877 г.) выпускахъ.

ОГЛАВЛЕНІЕ.

УКАЗАТЕЛЬ

дѣлъ Главнаго Штаба, изъ которыхъ извлечены документы этого выпуска.

№ документа.	Наименованіе дѣла.	Страница дѣла.
1	Комитета по передвиженію войскъ. О составленіи росписаній движенія воинскихъ поѣздовъ въ военное время, № 20, за 1876 г.	3, 5, 6, 7, 8, 9, 11, 12 и 13
2	Тоже	26
3	Тоже	32
4	Тоже	71 и 76
5	Комитета по передвиженію войскъ. О перевозкѣ укомплектованныхъ частей, № 45, ч. I, за 1876 г.	1 и 2
6	Военно-Ученаго Архива, отд. II, № 6522	40
7	Тоже, № 5771	34 и 35
8	Комитета по передвиженію войскъ. О перевозкѣ укомплектованныхъ частей, № 45, ч. I, за 1876 г.	9
9	Тоже	8
10	Военно-Ученаго Архива, отд. II, № 6522	123 и 124
11	Комитета по передвиженію войскъ. О перевозкѣ укомплектованныхъ частей, № 45, ч. I, за 1876 г.	10
12	Военно-Ученаго Архива, отд. II, № 6522	108
13	Тоже	109
14	Комитета по передвиженію войскъ. О перевозкѣ укомплектованныхъ частей, № 45, ч. I, за 1876 г.	26 и 27
15	Военно-Ученаго Архива, отд. II, № 5454	28—36
16	Комитета по передвиженію войскъ. О перевозкѣ укомплектованныхъ частей, № 45, ч. I, за 1876 г.	29 и 30
17	Военно-Ученаго Архива, отд. II, № 6522	128
18	Тоже, № 5771	74
19	Комитета по передвиженію войскъ. О перевозкѣ укомплектованныхъ частей, № 45, ч. I, за 1876 г.	40
20	Военно-Ученаго Архива, отд. II, № 5771	75
21	Комитета по передвиженію войскъ. О перевозкѣ укомплектованныхъ частей, № 45, ч. I, за 1876 г.	44
22	Тоже. О составленіи росписаній движенія воинскихъ поѣздовъ въ военное время, № 20, за 1876 г.	68 и 69
23	Военно-Ученаго Архива, № 6520	1
24	Комитета по передвиженію войскъ. О перевозкѣ укомплектованныхъ частей, № 45, ч. I, за 1876 г.	53 и 54
25	Тоже	61
26	Тоже	87 и 88
27	Тоже	56

№ документа.	Наименованіе дѣла.	Страница дѣла.
28	Комитета по передвиженію войскъ. О перевозкѣ укомплектованныхъ частей, № 45, ч. I, за 1876 г.	106
29	Тоже	68
30	Тоже	58
31	Тоже	102
32	Тоже	95
33	Тоже	83
34	Тоже	107
35	Тоже	122
36	Тоже	116
37	Тоже	159
38	Тоже	110
39	Тоже	117
40	Тоже	114
41	Тоже	119
42	Тоже	123
43	Тоже	126
44	Тоже	132
45	Тоже	137
46	Тоже	148
47	Комитета по передвиженію войскъ. О перевозкѣ укомплектованныхъ частей, № 45, ч. II, за 1876 г.	1
48	Военно-Ученаго Архива, отд. II, № 4793	13 и 14
49	Тоже, № 4902	29 и 30
50	Комитета по передвиженію войскъ. О перевозкѣ укомплектованныхъ частей, № 45, ч. II, за 1876 г.	48
51	Военно-Ученаго Архива, отд. II, № 4902	25
52	Комитета по передвиженію войскъ. О перевозкѣ укомплектованныхъ частей, № 45, ч. II, за 1876 г.	11
53	Тоже, № 45, ч. I	168
54	Тоже	160
55	Тоже, № 45, ч. II	9
56	Тоже	3
57	Военно-Ученаго Архива, отд. II, № 4902	28
58	Комитета по передвиженію войскъ. О перевозкѣ укомплектованныхъ частей, № 45, ч. II, за 1876 г.	13
59	Тоже	49
60	Тоже	101—103
61	Тоже	44
62	Тоже	47
63	Тоже, № 45, ч. III	6
64	Тоже, № 45, ч. II	37
65	Тоже	54

№ документа.	Наименованіе дѣла.	Страница дѣла.
66	Комитета по передвиженію войскъ. О перевозкѣ укомплектованныхъ частей, № 45, ч. II, за 1876 г.	62
67	Тоже	46
68	Тоже	93
69	Тоже	81
70	Тоже	77 и 78
71	Комитета по передвиженію войскъ. О принятіи мѣръ къ устраненію послѣдствій остановки товарнаго движенія на желѣзныхъ дорогахъ по случаю введенія военныхъ графиковъ	1
72	Комитета по передвиженію войскъ. О перевозкѣ укомплектованныхъ частей, № 45, ч. II, за 1876 г.	69
73	Тоже	65
74	Тоже	58
75	Военно-Ученаго Архива, отд. II, № 4902	31 и 32
76	Комитета по передвиженію войскъ. О перевозкѣ укомплектованныхъ частей, № 45, ч. II, за 1876 г.	108
77	Тоже	125
78	Тоже	95
79	Тоже	120
80	Тоже	105
81	Тоже	106
82	Тоже	107
83	Тоже	96
84	Тоже	137
85	Тоже	132
86	Тоже	127
87	Тоже	147
88	Тоже	153
89	Тоже	155
90	Тоже	157
91	Тоже	159
92	Тоже	162
93	Тоже	163
94	Комитета по передвиженію войскъ. О принятіи мѣръ къ устраненію послѣдствій остановки товарнаго движенія на желѣзныхъ дорогахъ по случаю введенія военныхъ графиковъ, № 60, за 1876 г.	10 и 11
95	Военно-Ученаго Архива, отд. II, № 4793	56
96	Комитета по передвиженію войскъ. О принятіи мѣръ къ устраненію послѣдствій остановки товарнаго движенія на желѣзныхъ дорогахъ по случаю введенія военныхъ графиковъ, № 60, за 1876 г.	22
97	Комитета по передвиженію войскъ. О перевозкѣ укомплектованныхъ частей, № 45, ч. II, за 1876 г.	208
98	Тоже	190 и 191

№ документа.	Наименованіе дѣла.	Страница дѣла.
99	Комитета по передвиженію войскъ. О принятіи мѣръ къ устраненію послѣдствій остановки товарнаго движенія на желѣзныхъ дорогахъ по случаю введенія военныхъ графиковъ, № 60, за 1876 г.	25 и 26
100	Комитета по передвиженію войскъ. О перевозкѣ укомплектованныхъ частей, № 45, ч. III, за 1876 г.	16 и 22
101	Тоже, № 45, ч. II	202
102	Тоже, № 45, ч. III	2
103	Военно-Ученаго Архива, отд. II, № 4902	34—36
104	Тоже	88—91
105	Тоже	74—77
106	Тоже, № 4795	61
107	Комитета по передвиженію войскъ. О перевозкѣ укомплектованныхъ частей, № 45, ч. III, за 1876 г.	97
108	Военно-Ученаго Архива, отд. II, № 4902	64—72
109	Тоже, № 5774	4
110	Комитета по передвиженію войскъ. О перевозкѣ укомплектованныхъ частей, № 45, ч. III, за 1876 г.	49 и 50
111	Тоже	79
112	Военно-Ученаго Архива, отд. II, № 4902	57 и 58
113	Тоже, № 5774	5
114	Тоже, № 4902	59 и 60
115	Тоже	61 и 62
116	Тоже	83
117	Тоже	63
118	Комитета по передвиженію войскъ. О перевозкѣ укомплектованныхъ частей, № 45, ч. III, за 1876 г.	111
119	Военно-Ученаго Архива, отд. II, № 4902	101
120	Тоже	82
121	Комитета по передвиженію войскъ. О перевозкѣ укомплектованныхъ частей, № 45, ч. III, за 1876 г.	89
122	Военно-Ученаго Архива, отд. II, № 4902	81
123	Комитета по передвиженію войскъ. О перевозкѣ укомплектованныхъ частей, № 45, ч. III, за 1876 г.	70
124	Тоже	98
125	Военно-Ученаго Архива, отд. II, № 4902	1
126	Тоже	79
127	Комитета по передвиженію войскъ. О перевозкѣ укомплектованныхъ частей, № 45, ч. III, за 1876 г.	71
128	Тоже	72
129	Тоже	133—135
130	Военно-Ученаго Архива, отд. II, № 4902	120
131	Комитета по передвиженію войскъ. О перевозкѣ укомплектованныхъ частей, № 45, ч. III, за 1876 г.	124 и 125
132	Военно-Ученаго Архива, отд. II, № 4902	3
133	Тоже	144
134	Тоже	102
135	Тоже	151—153
136	Комитета по передвиженію войскъ. О перевозкѣ укомплектованныхъ частей, № 45, ч. III, за 1876 г.	141
137	Военно-Ученаго Архива, отд. II, № 4902	131
138	Тоже	132

№ документа.	Наименованіе дѣла.	Страница дѣла.
139	Военно-Ученаго Архива, отд. II, № 4902	136 и 137
140	Тоже, № 5244	1—3
141	Тоже, № 4902	145 и 146
142	Тоже	138
143	Тоже	147
144	Тоже	148
145	Тоже	150
146	Тоже	205
147	Тоже	206 и 207
148	Тоже	231 и 232
149	Тоже, № 4947, т. I	147 и 148
150	Тоже, № 4902	154 и 157
151	Тоже	236
152	Тоже	239, 240 и 242
153	Тоже	246
154	Тоже, № 4947, т. I	145 и 146
155	Тоже, № 4902	330 и 331
156	Тоже	312
157	Комитета по передвиженію войскъ. Отчеты завѣдывающихъ, № 65, за 1876—77 г.г.	49—93
158	Военно-Ученаго Архива, отд. II, № 5244	18
159	Тоже, № 4902	455 и 456
160	Тоже	415—420
161	Тоже	383—392
162	Тоже	421—424
163	Тоже, № 4796	86 и 87
164	Тоже, № 4902	477
165	Тоже, № 5244	23 и 24
166	Тоже, № 4902	499
167	Тоже, № 4802, т. I	34
168	Тоже, № 4902	506
169	Тоже, № 4802, т. I	245
170	Тоже	78 и 79
171	Тоже, № 4902	532
172	Тоже, № 4802, т. I	247
173	Тоже, № 5663	75
174	Тоже, № 5227	37
175	Тоже, № 5589	22—25
176	Тоже, № 4902	406—410

1. Завѣдывающій передвиженіемъ войскъ по всѣмъ желѣзнымъ дорогамъ и водянымъ путямъ Имперіи всѣмъ завѣдывающимъ передвиженіями войскъ, 31 марта 1876 г., № 245.

Въ 1873 г. гг. завѣдывающимъ предложено было о составленіи совмѣстно съ инспекторами желѣзныхъ дорогъ росписаній движенія поѣздовъ, назначаемыхъ для перевозокъ военнаго времени, съ указаніемъ тѣхъ правилъ и основаній, которыя должны быть приняты при ихъ составленіи. Составленныя согласно этихъ указаній росписанія были представляемы, какъ завѣдывающими, такъ и инспекторами дорогъ. При разсмотрѣніи росписаній оказалось, что они были составлены крайне разнообразно, разновременно; росписанія прилегающихъ дорогъ не были согласованы и вообще найдены были не удовлетворительными. Въ виду сего, по соглашенію Министерства Путей Сообщенія и Военнаго, признано необходимымъ установить особыя правила для составленія и исполненія росписаній движенія поѣздовъ для военнаго времени, которыя и объявлены къ исполненію совѣтомъ управленій и правленій обществъ желѣзныхъ дорогъ при циркулярѣ Министерства Путей Сообщенія. Вмѣстѣ съ симъ положено, чтобы были составлены новыя росписанія по всѣмъ желѣзнымъ дорогамъ, съ цѣлью имѣть болѣе совершенныя и удовлетворяющія военнымъ надобностямъ. Составленныя такимъ образомъ росписанія должны быть представлены одновременно съ введеніемъ лѣтняго движенія поѣздовъ въ 1876 г., принявъ при этомъ за основаніе, чтобы при составленіи росписаній были бы приняты тѣ пассажирскіе поѣзда, которые будутъ опредѣлены на лѣтнее время.

Препровождая при семъ одинъ экземпляръ вышеназванныхъ правилъ, предлагаю гг. завѣдывающимъ немедленно приступить къ составленію росписаній, съ тѣмъ, чтобы таковыя были бы представлены въ срокъ, указанный правилами, т. е. къ 1 мая сего года [1]). Я увѣренъ, что гг. завѣдывающіе приложатъ всѣ старанія къ выполненію столь важнаго дѣла и примутъ самыя энергическія мѣры, чтобы дѣло это не замедлилось, а приведено было бы къ скорѣйшему окончанію. Для руководства при составленіи росписаній при семъ прилагается выписка о томъ, какое число поѣздовъ по каждой

[1]) См. слѣдующіе документы, т. е. 1) циркуляръ Министерства Путей Сообщенія и 2) правила составленія и исполненія росписаній движенія поѣздовъ. *Ред.*

дорогѣ требуется, съ указаніемъ пунктовъ, избранныхъ для снабженія людей горячею пищею и водопоя лошадей, а также пунктовъ, въ которыхъ должны быть дѣлаемы продолжительныя остановки для посадокъ и высадокъ, какъ людей, такъ и лошадей. Остановки въ первыхъ пунктахъ должны быть не менѣе 2 час., а во вторыхъ не менѣе 30 мин. Независимо этихъ пунктовъ гг. завѣдывающимъ предоставляется самимъ выбирать еще станціи, признаваемыя необходимыми для водопоя лошадей или для посадокъ и высадокъ, по соображенію съ мѣстными обстоятельствами. Въ пунктахъ скрещенія дорогъ должны быть дѣлаемы тоже болѣе значительныя остановки. Какъ росписанія, такъ и графическія таблицы и объяснительныя записки къ нимъ должны быть за подписью управляющаго дорогою, инспектора и завѣдывающаго, со скрѣпою начальника службы движенія. Подписалъ: Свиты Е. В. г.-м. *Анненковъ*.

I.

Завѣдывающій технической и инспекторской частями Министерства Путей Сообщенія въ совѣты, управленія и правленія обществъ желѣзныхъ дорогъ, 13 марта 1876 г., № 1342, С.-Петербургъ.

Циркулярно.

По приказанію г. Министра Путей Сообщенія, послѣдовавшему по докладу отъ 10 марта 1876 г. за № 257, препровождаются при семъ для руководства и исполненія правила составленія и исполненія росписаній и графическихъ таблицъ движенія поѣздовъ, предназначаемыхъ для перевозокъ военнаго времени.

Данныя по каждой отдѣльной дорогѣ, относительно раздѣленія дорогъ на участки, потребнаго числа поѣздовъ, пунктовъ остановокъ для довольствія нижнихъ чиновъ горячею пищею и для посадки и высадки людей или лошадей, а также нагрузки и выгрузки тяжестей, главнаго направленія въ отношеніи военныхъ перевозокъ и о числѣ поѣздовъ, предназначаемыхъ къ отправленію по примыкающимъ участкамъ сосѣднихъ желѣзныхъ дорогъ, имѣютъ быть сообщены управляющимъ желѣзными дорогами подлежащими инспекторами желѣзныхъ дорогъ.

На дорогахъ, на которыхъ постоянныя устройства, независимо отъ количества подвижного состава, если таковой можетъ быть доставленъ съ другихъ дорогъ, не допускаютъ отправленія предназначеннаго числа поѣздовъ, росписанія и графическія таблицы имѣютъ быть составлены на наибольшее количество поѣздовъ, которое можетъ быть отправляемо для перевозокъ военнаго времени, сверхъ необходимыхъ для дороги служебныхъ поѣздовъ. Подписалъ: инженеръ *В. Саловъ*.

II.

Правила составленія и исполненія росписаній и графическихъ таблицъ движенія поѣздовъ, назначаемыхъ для перевозокъ военнаго времени.

1) Росписанія и графическія таблицы движенія поѣздовъ, назначаемыхъ для перевозокъ военнаго времени, должны быть составляемы при двоякихъ условіяхъ: а) при совершенномъ прекращеніи товарнаго движенія, но сохраненіи существующихъ пассажирскихъ поѣздовъ прямого сообщенія, и б) при прекращеніи, какъ товарнаго, такъ равно и пассажирскаго движенія, т. е. при движеніи однихъ только воинскихъ поѣздовъ.

2) Росписанія и таблицы должны быть составляемы по отдѣльнымъ участкамъ дорогъ согласно тѣмъ даннымъ, которыя имѣютъ быть сообщаемы инспекторами дорогъ, на основаніи полученныхъ ими отъ Министерства Путей Сообщенія указаній. При этомъ выборъ пунктовъ для водопоя предоставляется взаимному соглашенію управляющихъ дорогами съ завѣдывающими передвиженіями войскъ. По тѣмъ желѣзнымъ дорогамъ, по которымъ не будетъ назначено подраздѣленія на участки, росписанія и таблицы должны быть составляемы общія для всего протяженія дороги. Росписанія и таблицы, составленныя для отдѣльныхъ участковъ, должны быть соединяемы въ общія по всей дорогѣ росписанія и таблицы.

3) Если существующія на дорогѣ постоянныя устройства, какъ-то: водоснабженіе, разстояніе между станціями, протяженіе разъѣздныхъ и запасныхъ путей, наибольшіе предѣльные уклоны дороги и проч., не допускаютъ отправленія того числа поѣздовъ, которое будетъ указано инспекторомъ дороги, то росписаніе и графическія таблицы должны быть составляемы для наибольшаго числа поѣздовъ, допускаемаго существующими постоянными устройствами на дорогахъ, независимо отъ имѣющагося налицо количества подвижного состава, каковой, по большей части, можетъ быть полученъ, въ случаѣ надобности, съ другихъ дорогъ. При опредѣленіи перевозочной способности дорогъ, въ зависимости отъ постоянныхъ устройствъ, особенное вниманіе должно быть обращено на водоснабженіе, на наименьшее количество воды, получаемое изъ мѣстныхъ источниковъ, которыми пользуются для водоснабженія и на изсякаемость этихъ источниковъ вслѣдствіе высыханія и вымерзанія. По мѣрѣ улучшенія желѣзныхъ дорогъ увеличеніемъ ихъ перевозочной способности, зависящей отъ постоянныхъ устройствъ, число поѣздовъ должно быть соотвѣтственно увеличиваемо до указаннаго инспекторомъ дороги количества, дабы Военное Министерство могло имѣть въ виду тѣ средства перевозки, которыя могутъ быть во всякое время предоставлены ему желѣзными дорогами или отдѣльными участками дорогъ

4) Наблюденіе за своевременнымъ измѣненіемъ росписаній движенія поѣздовъ, назначаемыхъ для перевозокъ военнаго времени, въ зависимости отъ улучшенія перевозочной способности дорогъ или отдѣльныхъ участковъ оныхъ, возлагается г. Министромъ Путей Сообщенія на особую заботливость гг. инспекторовъ желѣзныхъ дорогъ. Таковыя измѣненія росписаній должны быть представляемы правленіями дорогъ, черезъ подлежащаго инспектора, на утвержденіе Министерства Путей Сообщенія немедленно по окончаніи работъ по усиленію перевозочной способности дороги.

5) По окончаніи постройки новыхъ дорогъ или новыхъ участковъ дорогъ, открытыхъ для общественнаго пользованія, не позже какъ черезъ два мѣсяца послѣ открытія по нимъ правильнаго движенія, должны быть представляемы, черезъ подлежащихъ инспекторовъ, совѣтами управленій и правленіями обществъ вновь построенныхъ дорогъ росписанія и графическія таблицы движенія наибольшаго возможнаго количества воинскихъ поѣздовъ, составленныя на основаніи вышеизложенныхъ правилъ. При этомъ раздѣленіе новыхъ дорогъ, въ отношеніи перевозокъ военнаго времени, на участки будетъ указано Министерствомъ Путей Сообщенія по соглашенію съ Главнымъ Штабомъ.

6) Въ сроки, опредѣленные для представленія въ Министерство Путей Сообщенія измѣненій въ росписаніяхъ движенія поѣздовъ прямаго сообщенія и такихъ поѣздовъ, съ которыми перевозится почта, одновременно съ представленіемъ этихъ измѣненій, совѣты управленія и правленія обществъ желѣзныхъ дорогъ обязаны заявить Министерству Путей Сообщенія, имѣется ли въ виду измѣнить вмѣстѣ съ тѣмъ и росписанія движенія поѣздовъ, назначаемыхъ для перевозокъ военнаго времени и, если таковыя измѣненія предполагаются, то при представленіи на утвержденіе Министерства новыхъ росписаній пассажирскихъ поѣздовъ прямаго сообщенія или почтовыхъ, должны быть представлены на утвержденіе Министерства Путей Сообщенія въ трехъ экземплярахъ проекты новыхъ росписаній и графическихъ таблицъ движеній поѣздовъ, назначаемыхъ для перевозокъ военнаго времени.

7) Въ росписаніяхъ и графическихъ таблицахъ движенія воинскихъ поѣздовъ, составленныхъ при условіи сохраненія пассажирскаго движенія, распредѣленіе воинскихъ и пассажирскихъ поѣздовъ должно удовлетворять потребностямъ перевозокъ военнаго времени и лишь при невозможности исполненія допускаются отступленія отъ указанныхъ инспекторомъ дороги данныхъ; при этомъ пассажирскіе поѣзда прямаго сообщенія и почтовые должны слѣдовать, согласно установленнымъ для нихъ росписаніямъ, со скоростью болѣе значительною, чѣмъ воинскіе или служебные, съ возвращаемымъ обратно порожнимъ подвижнымъ составомъ, хотя и скорость

воинскихъ поѣздовъ должна быть возможно увеличена, соотвѣтствуя скорости, опредѣленной по § 27 правилъ движенія по желѣзнымъ дорогамъ для товаропассажирскихъ поѣздовъ, т. е. отъ 25 до 30 верстъ, не считая остановокъ на станціяхъ.

8) По каждому направленію дороги должно быть отправляемо одинаковое число поѣздовъ, но поѣздамъ, двигающимся въ главномъ направленіи перевозки войскъ, должно быть отдаваемо преимущество въ скорости движенія и въ продолжительности остановокъ предъ поѣздами, идущими въ обратномъ направленіи. Поѣзда, идущіе въ обратномъ направленіи, назначаются, какъ для перевозки порожняго подвижного состава, такъ и для отправленія внутрь страны войска и войскового имущества, но при составленіи росписанія, какъ поѣздовъ съ порожнимъ подвижнымъ составомъ, такъ и обратныхъ войсковыхъ, слѣдуетъ исключительно руководствоваться потребностями движенія, не назначая особыхъ остановокъ для довольствія нижнихъ чиновъ горячею пищею.

9) Въ росписаніяхъ всѣхъ поѣздовъ, назначаемыхъ для перевозокъ военнаго времени, должны быть обозначены съ точностью: число верстъ общаго протяженія дороги и каждаго отдѣльнаго участка, согласно указанному инспекторомъ дороги подраздѣленію на участки, число верстъ между станціями дороги, время прихода и отхода поѣздовъ, а также продолжительность остановокъ на станціяхъ, съ указаніемъ какія изъ остановокъ назначаются для довольствія войскъ горячею пищею, скорость движенія поѣздовъ между станціями, время нахожденія поѣздовъ въ пути на всемъ протяженіи дороги и на отдѣльныхъ участкахъ дороги и прочія свѣдѣнія, приводимыя въ росписаніяхъ и графическихъ таблицахъ пассажирскихъ и товарныхъ поѣздовъ. Сверхъ того, для каждой станціи, гдѣ примыкаютъ, отдѣляются или пересѣкаются другія дороги, должны быть означены, какъ время отхода и прихода, такъ и номера поѣздовъ сосѣднихъ дорогъ, назначаемыхъ для принятія съ нихъ и передачи на нихъ, какъ пассажировъ, такъ равно и войскъ съ тяжестями, съ опредѣленныхъ поѣздовъ дороги, для которой составлено росписаніе.

10) Время должно быть назначено въ росписаніяхъ, какъ Петербургское, такъ и то, которое принято на дорогахъ для росписаній обыкновенныхъ поѣздовъ; графическія же таблицы должны быть составлены по Петербургскому времени, съ назначеніемъ для каждой станціи разницы между Петербургскимъ и мѣстнымъ временемъ или временемъ, принятымъ для росписаній обыкновенныхъ поѣздовъ.

11) Остановки поѣздовъ, какъ на промежуточныхъ, такъ и на конечныхъ станціяхъ участковъ, за исключеніемъ тѣхъ станцій, гдѣ предстоитъ назначить снабженіе войскъ горячею пищею, должны быть лишь настолько

продолжительны, насколько это необходимо для набора воды и топлива, смѣны паровозовъ и скрещенія поѣздовъ.

12) Остановки поѣздовъ для довольствія войскъ горячею пищею должны быть назначаемы одинъ разъ въ сутки, въ періодъ времени отъ 6 час. утра до 6 час. вечера. Для такихъ остановокъ должны быть выбираемы станціи, которыя будутъ указаны инспекторомъ дороги, или оконечныя станціи участковъ. Остановки эти должны продолжаться не менѣе 2 час.

13) При составленіи росписаній движенія воинскихъ поѣздовъ, съ сохраненіемъ пассажирскаго движенія, оставляемые пассажирскіе или курьерскіе поѣзда должны быть избраны по соглашенію съ управленіями примыкающихъ дорогъ изъ числа поѣздовъ прямаго сообщенія, гдѣ таковые введены. Воинскимъ поѣздамъ должна быть присвоена отдѣльная номерація, начиная съ № 10, сохраняемая для всѣхъ соотвѣтствующихъ одинъ другому поѣздовъ различныхъ участковъ дороги, при чемъ, во избѣжаніе недоразумѣній, выходъ перваго поѣзда не долженъ быть назначаемъ ровно въ 12 час. ночи. Для пассажирскихъ же и курьерскихъ поѣздовъ, оставляемыхъ при введеніи движенія воинскихъ поѣздовъ, должны быть сохраняемы номера, присвоенные имъ по установленнымъ для нихъ росписаніямъ.

14) На графическихъ таблицахъ движенія поѣздовъ должны быть назначены: пассажирскіе поѣзда—синими линіями; воинскіе поѣзда, которые могутъ быть отправлены при собственныхъ перевозочныхъ средствахъ каждой дороги—черными линіями; воинскіе поѣзда, для отправленія которыхъ необходимо получить подвижной составъ съ другихъ дорогъ—красными линіями. При этомъ, въ примѣчаніи на графическихъ таблицахъ должно быть опредѣлено потребное для этихъ послѣднихъ поѣздовъ (обозначенныхъ красными линіями) количество паровозовъ, вагоновъ и платформъ. Въ случаѣ, если на дорогѣ имѣется бо̀льшее количество подвижного состава, чѣмъ необходимо для назначеннаго по росписанію движенія воинскихъ поѣздовъ, въ примѣчаніяхъ на графическихъ таблицахъ должно быть опредѣлено, какое количество паровозовъ, вагоновъ и платформъ оказывается въ излишествѣ. Кромѣ того, должно быть опредѣлено въ примѣчаніи, гдѣ и на какое количество вагоновъ и платформъ имѣются на дорогѣ въ наличности готовыя приспособленія для перевозки войскъ, а равно поковки и запасныя части къ таковымъ приспособленіямъ, а также какое наибольшее число поѣздовъ можетъ быть отправляемо при существующихъ постоянныхъ устройствахъ дороги.

15) Для графическихъ таблицъ должны быть приняты постоянныя отношенія между горизонтальными измѣреніями, пропорціональными времени, и вертикальными измѣреніями, пропорціональными протяженію пути, а именно: 30 верстъ протяженія дороги и 1 часъ времени нахожденія поѣзда въ

пути или на промежуточныхъ станціяхъ дороги должны выражаться 1-мъ дюймомъ, раздѣленнымъ на 12-я доли, выражающія $2^1/_2$ версты протяженія дороги и 5 мин. времени.

16) Вмѣстѣ съ представленіемъ росписаній и таблицъ, согласно вышеизложенному, для облегченія составленія маршрутовъ, должны быть представляемы въ трехъ экземплярахъ сокращенныя графическія таблицы движенія поѣздовъ, но по каждому участку отдѣльно, составленныя по Петербургскому времени, въ масштабѣ, въ 1 дюймѣ 150 верстъ и 1 часъ времени, съ обозначеніемъ, кромѣ конечныхъ станцій участковъ и тѣхъ, на которыхъ назначена раздача горячей пищи, только главнѣйшихъ станцій, а равно времени прихода и отхода поѣздовъ для конечныхъ станцій участковъ.

17) Какъ при представленіи на утвержденіе Министерства Путей Сообщенія первоначальныхъ исполнительныхъ росписаній и графическихъ таблицъ движенія поѣздовъ, назначаемыхъ для перевозокъ военнаго времени, такъ и при измѣненіи ихъ вслѣдствіе улучшеній постоянныхъ устройствъ дороги, должны быть прилагаемы объяснительныя записки съ изложеніемъ основаній, служившихъ для опредѣленія наибольшаго числа поѣздовъ, назначеннаго по росписаніямъ и графическимъ таблицамъ, а также вообще всѣхъ условій дороги, имѣющихъ вліяніе на ограниченіе числа поѣздовъ. При этомъ должны быть указаны и мѣры, которыя слѣдовало бы принять для приведенія дороги въ положеніе, при которомъ было бы возможно отправлять по ней указанное инспекторомъ дороги, для перевозокъ военнаго времени, количество поѣздовъ. Въ случаѣ затруднительности или опасности къ отправленію воинскихъ поѣздовъ съ установленною для товаро-пассажирскихъ поѣздовъ среднею скоростью отъ 25 до 30 верстъ, въ объяснительной запискѣ должны быть указаны причины, вызвавшія ограниченія скорости хода поѣздовъ на всѣхъ перегонахъ между станціями или на нѣкоторыхъ изъ нихъ.

18) Росписанія движеній поѣздовъ для перевозокъ военнаго времени должны быть составляемы управленіями желѣзныхъ дорогъ при совмѣстномъ и полномъ участіи офицеровъ, завѣдывающихъ передвиженіями войскъ, какъ ближайшихъ агентовъ военнаго вѣдомства, которые могутъ указать и выяснить разныя обстоятельства и военныя требованія, долженствующія быть принятыми во вниманіе при составленіи росписаній воинскихъ поѣздовъ.

19) Исполнительныя росписанія и графическія таблицы движенія поѣздовъ, назначаемыхъ для перевозокъ военнаго времени, по утвержденіи ихъ Министерствомъ Путей Сообщенія по соглашенію съ Военнымъ Министерствомъ, приводятся въ дѣйствіе каждый разъ по особому распоряженію

Министерства Путей Сообщенія, при чемъ при введеніи неполнаго числа, назначеннаго по росписанію воинскихъ поѣздовъ, опредѣляются номера поѣздовъ, которые должны быть введены въ дѣйствіе по утвержденному исполнительному росписанію. Вмѣстѣ съ тѣмъ будутъ указаны управленіямъ желѣзныхъ дорогъ станціи посадки войскъ.

20) По введеніи въ дѣйствіе полныхъ росписаній поѣздовъ, назначаемыхъ для перевозокъ военнаго времени, ни подъ какимъ предлогомъ не могутъ быть допускаемы особые экстренные поѣзда, росписаніе которыхъ могло бы нарушить общее росписаніе поѣздовъ. Въ случаѣ же надобности кому либо изъ высшихъ должностныхъ лицъ военнаго вѣдомства или желѣзнодорожной администраціи совершить поѣздку по линіи желѣзной дороги, таковыя лица могутъ отправляться не иначе, какъ съ однимъ изъ назначенныхъ по общему росписанію поѣздовъ для перевозокъ военнаго времени.

21) Въ случаяхъ, если при остановкахъ поѣздовъ въ пути, или по другимъ причинамъ, окажется невозможнымъ отправлять поѣзда по утвержденнымъ росписаніямъ, начальство дороги можетъ, по соглашенію съ офицеромъ, завѣдывающимъ передвиженіемъ войскъ, временно измѣнить росписаніе поѣздовъ, при чемъ измѣненія эти не должны имѣть вліянія на правильное сообщеніе съ сосѣдними дорогами. Въ случаѣ же необходимости, по какимъ либо причинамъ, измѣнить росписаніе движенія воинскихъ поѣздовъ настолько, что при этомъ измѣненіи нарушится согласованіе этихъ поѣздовъ съ росписаніями сосѣднихъ дорогъ, начальство дороги должно о семъ телеграфировать въ Главный Штабъ и въ Министерство Путей Сообщенія, сообщивъ въ какое время можетъ быть возстановлено правильное движеніе по утвержденнымъ росписаніямъ и слѣдуетъ ли пріостановить или ограничить временно передачу на дорогу и пріемъ съ нея войскъ и ихъ тяжестей.

22) По объявленіи настоящихъ правилъ въ руководство, имѣютъ быть представлены не позже 1 мая сего года на утвержденіе Министерства Путей Сообщенія совѣтами управленій и правленіями обществъ желѣзныхъ дорогъ, черезъ подлежащихъ инспекторовъ, въ трехъ экземплярахъ, составленныя на основаніи настоящихъ правилъ росписанія и графическія таблицы движенія поѣздовъ, назначаемыхъ для перевозокъ военнаго времени, и пояснительныя къ онымъ записки. При составленіи упомянутыхъ росписаній, должны быть приняты въ основаніе тѣ пассажирскіе поѣзда прямаго сообщенія, которые будутъ установлены на лѣтнее, въ семъ 1876 г., время. Таковыя же росписанія, таблицы и пояснительныя записки и въ томъ же количествѣ должны быть представляемы при каждомъ измѣненіи въ нихъ, каковое можетъ быть вызвано улучшеніями постоянныхъ устройствъ дорогъ, измѣненіями росписаній пассажирскихъ поѣздовъ прямаго сообщенія, измѣ-

неніями раздѣленія дорогъ на участки, или количества поѣздовъ, назначаемыхъ для перевозокъ военнаго времени и особыми распоряженіями Министерства Путей Сообщенія [1]). (Безъ подписи и скрѣпы).

---

2. Управляющій дѣлами комитета по передвиженію войскъ въ техническо-инспекторскій комитетъ управленія желѣзныхъ дорогъ, 2 іюня 1876 г., № 578.

На основаніи правилъ составленія исполненія росписаній движенія поѣздовъ, назначаемыхъ для перевозокъ военнаго времени, къ 1 мая сего года должны были быть представлены въ Министерство Путей Сообщенія управленіями желѣзныхъ дорогъ вновь составленныя росписанія движенія поѣздовъ для военнаго времени. Имѣя въ виду, что въ настоящее время, по приказанію Военнаго Министра, комитетомъ по передвиженію войскъ желѣзными дорогами и водою должно быть приступлено къ составленію плана перевозки нижнихъ чиновъ запаса и лошадей по вновь составленному росписанію № 6 и что планъ этотъ долженъ быть оконченъ къ 1 августа и представленъ на Высочайшее утвержденіе, комитетъ проситъ не оставить зависящимъ распоряженіемъ о высылкѣ въ оный представленныхъ управленіями желѣзныхъ дорогъ росписаній. Если же таковыя недоставлены, то не будетъ ли признано возможнымъ предложить желѣзнымъ дорогамъ ускорить составленіемъ и представленіемъ таковыхъ, въ возможно скорѣйшее время. Подписалъ: Свиты Е. В. г.-м. *Анненковъ*.

---

3. Завѣдывающій передвиженіями войскъ Одесскаго военнаго округа г.-м. Анненкову, 9 іюня 1876 г., № 431, г. Одесса.

Управленіе Одесской желѣзной дороги приступило къ составленію графика, согласно циркуляра техническо-инспекторскаго комитета Министерства Путей Сообщенія отъ 13 марта за № 1342, но на предложеніе мое, въ послѣдствіе предписанія вашего превосходительства 31 марта за № 245, ускорить эту работу, чтобы представить къ 1 мая соображеніе о средствахъ дороги по военному времени, управляющій дорогою письмомъ 16 апрѣля за № 9263 меня увѣдомилъ, что возложенная на управленіе дороги работа въ скоромъ времени окончена быть не можетъ. Подписалъ: полк. *Басовъ*.

---

[1]) Печатный документъ. *Ред.*

4. Завѣдывающій техническою и инспекторскою частями Министерства Путей Сообщенія въ комитетъ по передвиженію войскъ по желѣзнымъ дорогамъ и водою, 7 сентября 1876 г., № 4822.

Получено 10 сентября, № 1424.

По разсмотрѣніи представленныхъ инспекторами желѣзныхъ дорогъ росписаній и графическихъ таблицъ движенія поѣздовъ, назначаемыхъ для перевозокъ военнаго времени по дорогамъ: Бресто-Граевской, Орловско-Грязской, Московско-Ярославской, Ярославо-Вологодской, Риго-Больдерааской и Поти-Тифлисской, техническо-инспекторскій комитетъ желѣзныхъ дорогъ, на основаніи журнальнаго постановленія своего отъ 1 іюля сего года за № 728, утвержденнаго г. начальникомъ управленія желѣзныхъ дорогъ, имѣетъ честь увѣдомить комитетъ по передвиженію войскъ по желѣзнымъ дорогамъ и водою, что изъ числа вышеупомянутыхъ росписаній и таблицъ техническо-инспекторскій комитетъ желѣзныхъ дорогъ нашелъ возможнымъ признать удовлетворительными только по Орловско-Грязской желѣзной дорогѣ, по остальнымъ же дорогамъ предложено эти таблицы и росписанія составить вновь, такъ какъ онѣ не вполнѣ удовлетворяютъ существующимъ по сему предмету правиламъ. По полученіи заключенія комитета по передвиженію войскъ относительно вышеозначенныхъ таблицъ и росписаній, утверждены къ исполненію будутъ только тѣ изъ нихъ, которыя комитетъ по передвиженію войскъ признаетъ за удовлетворительныя; въ настоящее же время техническо-инспекторскій комитетъ желѣзныхъ дорогъ, на основаніи журнальнаго постановленія своего отъ 1 іюля за № 728, покорнѣйше проситъ комитетъ по передвиженію войскъ пользоваться при своихъ расчетахъ и не вполнѣ удовлетворительными росписаніями и таблицами, впредь до составленія новыхъ. Въ заключеніе вышеизложеннаго, техническо-инспекторскій комитетъ желѣзныхъ дорогъ имѣетъ честь присовокупить, что на Орловско-Грязской желѣзной дорогѣ требуемое количество поѣздовъ можетъ быть отправляемо только при составѣ ихъ отъ 15 до 18 вагоновъ, при увеличеніи состава поѣзда количество ихъ должно быть уменьшено, для Ярославской узкоколейной желѣзной дороги составъ поѣзда назначенъ въ 15 вагоновъ и для Риго-Больдерааской—въ 20 вагоновъ. Подписалъ: за завѣдывающаго техническою и инспекторскою частями, инженеръ *N* [1]).

---

[1]) Подпись не разобрана. *Ред.*

5. Начальникъ штаба Харьковскаго военнаго округа въ Главный Штабъ, 11 сентября 1876 г., № 5851, г. Харьковъ.

Полученъ 17 сентября, № 2214.

Согласно донесенія командующаго войсками Военному Министру отъ 4 сентября за № 54, въ виду освобожденія отъ караульной службы въ случаѣ мобилизаціи полевыхъ войскъ, занимающихъ караулы въ тюрьмахъ въ слободахъ Новобѣлгородѣ и Новоборисоглѣбскѣ Харьковской губ., сдѣлано распоряженіе о командированіи въ названныя слободы по одной ротѣ отъ Харьковскаго и Полтавскаго мѣстныхъ баталіоновъ, доводимыхъ до 1.000 состава каждый, а именно: отъ Харьковскаго въ Новоборисоглѣбскъ, а отъ Полтавскаго въ Новобѣлгородъ, при чемъ роту Полтавскаго баталіона предполагается перевезти отъ Полтавы до Харькова по Харьково-Николаевской желѣзной дорогѣ, а оттуда на подводахъ въ Новобѣлгородъ. Рота изъ Харьковскаго баталіона передвигается въ Новоборисоглѣбскъ также на подводахъ. Хотя маршруты на слѣдованіе этихъ ротъ составлены и сообщены подлежащимъ воинскимъ начальникамъ, тѣмъ не менѣе принимая во вниманіе, что, въ случаѣ мобилизаціи, желѣзныя дороги, согласно дѣйствующаго росписанія о призывѣ, будутъ заняты перевозкою огромнаго числа маршевыхъ командъ, то во избѣжаніе могущихъ встрѣтиться затрудненій, по порученію командующаго войсками, испрашиваю распоряженія Главнаго Штаба, не признается ли возможнымъ и болѣе удобнымъ включить въ общій планъ передвиженія по желѣзнымъ дорогамъ и перевозку роты Полтавскаго мѣстнаго баталіона отъ г. Полтавы до г. Харькова по Харьково-Николаевской желѣзной дорогѣ. Подписалъ: г.-м. *Гончаровъ.*

6. Телеграмма Военнаго Министра Начальнику Главнаго Штаба, 25 сентября 1876 г., изъ Ливадіи въ С.-Петербургъ.

Въ случаѣ усиленныхъ перевозокъ по южнымъ желѣзнымъ дорогамъ, окажется недостатокъ въ топливѣ. Нужно принять заблаговременно мѣры. *Милютинъ.* (Съ копіи,—безъ скрѣпы).

7. Военный Министръ Начальнику Главнаго Штаба, 8 октября 1876 г.

Покорнѣйше прошу сдѣлать расчетъ передвиженія по желѣзнымъ дорогамъ всѣхъ войскъ, предназначенныхъ въ составъ дѣйствующей арміи на Дунаѣ, со включеніемъ обоихъ корпусовъ Кіевскаго округа и примѣрно 8 Донскихъ каз. полковъ изъ числа льготныхъ съ 4 Донскими батареями. При этомъ желательно, чтобы казаки прибыли какъ можно ранѣе, такъ какъ предполагается, въ случаѣ движенія къ Дунаю и за Дунай, пустить ихъ впередъ. Поэтому, лишь только они будутъ готовы къ выступленію (о чемъ надобно спросить г.-ад. *Краснокутскаго* по телеграфу), надобно немедленно же перевозить ихъ по желѣзнымъ дорогамъ предпочтительно предъ пѣхотными дивизіями. Одновременно съ выступленіемъ войскъ изъ Кіевскаго округа, придется перевозить на мѣста ихъ войска, предназначаемыя изъ Московскаго округа. При этомъ я полагалъ бы такъ сообразить, чтобы съ выступленіемъ одного корпуса изъ Кіевскаго округа, немедленно привезти въ этотъ округъ изъ Московскаго двѣ дивизіи пѣхотныя и казачью дивизію, а затѣмъ уже начать передвиженіе другого Кіевскаго корпуса, если это потребуется. Не полагаете ли предварить начальство Московскаго округа и мѣстное гражданское начальство о возможномъ случаѣ мобилизаціи войскъ этого округа. Подписалъ: *Д. Милютинъ.*

8. Телеграмма г.-м. Анненкова г.-ад. Краснокутскому, 13 октября 1876 г., № 991, въ Новочеркасскъ.

Изъ какихъ военныхъ отдѣловъ могутъ быть двинуты въ Бендеры восемь льготныхъ полковъ и четыре батареи, и черезъ сколько дней отъ начала мобилизаціи можно начать движеніе желѣзными дорогами. Ген. *Анненковъ.* (Съ проекта,—безъ скрѣпы).

---

9. Управляющій дѣлами комитета по мобилизаціи войскъ комитету по передвиженію войскъ, 13 октября 1876 г., № 8, С.-Петербургъ.

Секретно.

Военный Министръ въ резолюціи отъ 8 сего октября приказалъ сдѣлать расчетъ передвиженію по желѣзнымъ дорогамъ всѣхъ войскъ, предназначенныхъ въ составъ дѣйствующей арміи на Дунаѣ, со включеніемъ обоихъ корпусовъ Кіевскаго округа и примѣрно 8 Донскихъ полковъ изъ числа льготныхъ съ 4 Донскими батареями. При этомъ, его высокопревос-

ходительство полагаетъ необходимымъ, чтобы казаки прибыли какъ можно ранѣе, такъ какъ предполагается, въ случаѣ движенія къ Дунаю и за Дунай, пустить ихъ впередъ. Поэтому, лишь только они будутъ готовы къ выступленію (о чемъ надобно спросить г.-ад. *Краснокутскаго* по телеграфу), надобно немедленно же перевозить ихъ по желѣзнымъ дорогамъ, предпочтительно предъ пѣхотными дивизіями. Одновременно съ выступленіемъ войскъ изъ Кіевскаго округа, перевозить на мѣста ихъ войска, предназначаемыя изъ Московскаго округа. При этомъ слѣдуетъ такъ сообразить, чтобы съ выступленіемъ одного корпуса изъ Кіевскаго округа, немедленно привести въ этотъ округъ изъ Московскаго двѣ дивизіи пѣхоты и казачью дивизію, а затѣмъ уже начать передвиженіе другого Кіевскаго корпуса, если это потребуется. Вышеизложенное приказаніе Военнаго Министра, по приказанію Начальника Главнаго Штаба, сообщается комитету по передвиженію войскъ желѣзными дорогами и водою. (Безъ подписи и скрѣпы).

---

10. Командующій войсками Одесскаго военнаго округа Военному Министру, 14 октября 1876 г., № 7297, г. Одесса.

Получено 16 октября, № 125.

Ваше высокопревосходительство, Дмитрій Алексѣевичъ! По даннымъ о средствахъ Одесской желѣзной дороги для выполненія усиленной перевозки штатныхъ частей по военному времени, при сосредоточеніи войскъ на границу, видно, что управленіе дороги встрѣтитъ значительное затрудненіе въ укомплектованіи потребнаго числа кондукторовъ и оно можетъ быть вынуждено, если не послѣдуетъ общаго распоряженія Министерства Путей Сообщенія объ усиленіи кондукторской службы личнымъ составомъ внутреннихъ линій, назначать на должности тормазильщиковъ простыхъ рабочихъ. Повидимому, трудъ простого тормазильщика можно было бы возложить посмѣнно на нижнихъ чиновъ той части войскъ, которая находится въ поѣздѣ; но во избѣжаніе какихъ либо неблагопріятныхъ случайностей, я полагаю сдѣлать нынѣ же распоряженіе, въ раіонѣ ввѣреннаго мнѣ округа, о назначеніи небольшихъ командъ отъ ближайшихъ къ большимъ станціямъ частей мѣстныхъ войскъ, дабы на поѣздахъ, маневрирующихъ на станціи, показать нижнимъ чинамъ работу тормазильщика. Затѣмъ, эти нижніе чины могли бы поступить на усиленіе кондукторской службы на дорогахъ на время непрерывнаго процесса перевозки штатныхъ частей, послѣ чего, они возвратятся въ свои части. Вышеизложенное считаю долгомъ представить на благоусмотрѣніе вашего высокопревосходительства на случай, если изволите признать мѣстное распоряженіе это подлежащимъ утвержденію,

какъ общую мѣру при единовременной мобилизаціи всѣхъ округовъ. При семъ имѣю честь присовокупить, что всего потребуется къ усиленію личнаго состава кондукторовъ до 200 чел. нижнихъ чиновъ. Съ истиннымъ почтеніемъ и совершенною преданностью имѣю честь быть вашего высокопревосходительства покорнѣйшій слуга. Подписалъ: *В. Семека.*

---

11. Телеграмма г.-ад. Краснокутскаго г.-м. Анненкову, 14 октября 1876 г., изъ Новочеркасска въ С.-Петербургъ.

По полученіи повелѣнія, полки, батареи могутъ двинуться: два полка изъ Черкасска чрезъ 10 дней; два полка изъ Каменска, одинъ полкъ изъ Качалина чрезъ 11 дней; одинъ полкъ изъ Себрякова чрезъ 14 дней; два полка изъ Урюпина и Филонова чрезъ 11 дней, и четыре батареи изъ Новочеркасска чрезъ 15 дней. Г.-ад. *Краснокутскій.*

---

12. Телеграмма Военнаго Министра Начальнику Главнаго Штаба, 15 октября 1876 г., изъ Ливадіи въ С.-Петербургъ.

Съ котораго дня начинается перевозка желѣзными дорогами новобранцевъ? Сообразите, какъ устранить затрудненіе въ томъ случаѣ, если мобилизація совпадетъ съ призывомъ. *Милютинъ.* (Съ копіи,—безъ скрѣпы).

---

13. Шифрованная депеша Начальника Главнаго Штаба Военному Министру, 15 октября 1876 г.

Главное движеніе новобранцевъ начинается 10 декабря, кончается 1 февраля; если мобилизація совпадетъ съ движеніемъ новобранцевъ, то ихъ необходимо задержать на мѣстахъ до окончанія. Подробности почтою. (Съ копіи,—безъ подписи и скрѣпы).

---

14. Управляющій дѣлами комитета по мобилизаціи войскъ г.-м. Анненкову, 16 октября 1876 г., № 34, С.-Петербургъ.

Секретно.

Копія съ приказанія Военнаго Министра, отъ 12 сего октября, препровождается его превосходительству Михаилу Николаевичу на зависящее распоряженіе. (Безъ подписи и скрѣпы).

Приказаніе Военнаго Министра 12 октября 1876 г.

Секретно.

Высочайше повелѣно, въ случаѣ образованія Дунайской арміи, назначить въ составъ ея для конвоя Главнокомандующаго льготные эскадроны Собственнаго Его Величества конвоя. Г.-ад. *Адлербергу* предоставлено снестись съ Его Императорскимъ Высочествомъ Главнокомандующимъ Кавказскою арміею о томъ, чтобы сдѣланы были предварительныя распоряженія, дабы, по полученіи Высочайшаго повелѣнія о мобилизаціи войскъ, означенные эскадроны были сколь можно скорѣе собраны и направлены по желѣзнымъ дорогамъ въ Бессарабію. Со стороны Главнаго Штаба слѣдуетъ сдѣлать расчетъ о передвиженіи этихъ эскадроновъ въ связи съ прочими войсками, направленными по тѣмъ же желѣзнымъ дорогамъ. Прошу сообщить объ этомъ и главному управленію иррегулярныхъ войскъ. (Съ копіи,— подл. подписалъ: *Д. Милютинъ*; скрѣпилъ: за дѣлопр. мобил. комит. кап. *Шеншинъ*).

---

15. Г.-м. Анненковъ Начальнику Главнаго Штаба [1]).

1) По требованію Главнокомандующаго, общества румынскихъ желѣзныхъ дорогъ обязываются въ теченіе 8 дней привести весь подвижной составъ и всѣ средства дорогъ въ такой видъ, чтобы онѣ были въ состояніи точно выполнить предъявленный имъ планъ перевозки войскъ.

2) Если для осуществленія плана перевозки будетъ признано необходимымъ пріостановить на время товарное движеніе, то общества румынскихъ желѣзныхъ дорогъ обязуются, не позже 3 дней послѣ заявленія о семъ Главнокомандующаго, прекратить торговое движеніе, употребивъ всѣ силы дороги для воинскихъ перевозокъ.

3) Всѣ безъ исключенія чины желѣзнодорожной администраціи безусловно подчиняются назначенному русскимъ правительствомъ начальнику военныхъ сообщеній, имѣющему право, въ случаѣ надобности, немедленно отрѣшать ихъ, на время сего договора, отъ исполненія обязанностей и замѣнять другими лицами, по личному его усмотрѣнію.

4) Правленія румынскихъ желѣзныхъ дорогъ обязуются во все время усиленныхъ перевозокъ отправлять въ теченіе каждыхъ сутокъ не менѣе

---

[1]) Настоящій проектъ желѣзнодорожной конвенціи съ Румыніею былъ составленъ ген. *Анненковымъ* и переданъ имъ лично Начальнику Главнаго Штаба. Документъ этотъ подписанъ собственноручно ген. *Анненковымъ*, но не имѣетъ даты, хотя, несомнѣнно, относится къ 16 октября 1876 г. Къ настоящему проекту приложена объяснительная записка, также подписанная ген. *Анненковымъ*, которая и печатается вслѣдъ за настоящимъ документомъ. *Ред.*

12 воинскихъ поѣздовъ въ одну сторону, выставляя послѣдніе на указываемыхъ начальникомъ военныхъ сообщеній пунктахъ.

5) Количество вагоновъ въ каждомъ воинскомъ поѣздѣ должно быть наибольшее, допускаемое техническими условіями дороги.

6) О количествѣ поѣздовъ, ихъ составѣ (родѣ вагоновъ) и мѣстѣ приготовленія правленія увѣдомляются начальникомъ военныхъ сообщеній заблаговременно, не позже 48 час., по истеченіи которыхъ, всѣ эти требованія должны быть исполнены правленіями обществъ румынскихъ желѣзныхъ дорогъ.

7) Въ крайнихъ случаяхъ, не терпящихъ замедленія, начальникъ военныхъ сообщеній имѣетъ право пользоваться наличнымъ подвижнымъ составомъ, имѣющимся на станціяхъ и въ депо, и отправлять поѣзда немедленно, безъ заблаговременнаго объ этомъ увѣдомленія.

8) Когда число ежедневно требуемыхъ начальникомъ военныхъ сообщеній поѣздовъ будетъ менѣе наибольшаго количества, допускаемаго конструкціею и средствами дороги, то правленія румынскихъ желѣзныхъ дорогъ могутъ, съ разрѣшенія начальника военныхъ сообщеній, производить одновременно съ воинскимъ и товарное движеніе въ такомъ размѣрѣ, чтобы это послѣднее не задерживало и не стѣсняло воинскихъ перевозокъ.

9) При воинскихъ перевозкахъ, общества должны принять къ точному исполненію, существующія по сему предмету въ Россіи, „Наставленія“ и „Положеніе о перевозкѣ войскъ по желѣзнымъ дорогамъ“.

10) Для удовлетворенія всѣмъ потребностямъ эксплоатаціи относительно безопасности, удобства и непрерывности передвиженія войскъ и ихъ грузовъ, общества обязаны содержать на свой счетъ все движеніе по дорогѣ въ совершенной исправности и порядкѣ.

11) Личный составъ всѣхъ службъ дороги долженъ быть увеличенъ въ такой мѣрѣ, чтобы вполнѣ обезпечивать безопасное и непрерывное движеніе во все время усиленной перевозки. Въ случаѣ неисполненія безотлагательно этого условія, существующій личный составъ усиливается чинами желѣзнодорожнаго баталіона.

12) Хотя управленіе дорогами и присмотръ за линіями лежитъ на обязанности обществъ, но начальникъ военныхъ сообщеній имѣетъ право, въ случаѣ надобности, принять мѣры для обезпеченія линій въ военномъ отношеніи, занявъ для этой цѣли чинами желѣзнодорожнаго баталіона всѣ дорожныя строенія: казармы, будки и т. д.

13) Ремонтъ всего пути производится обществомъ, но, въ случаѣ упущеній и неисправности по сему предмету, начальникъ военныхъ сообщеній имѣетъ право самъ принять мѣры для исправленія или возстановленія пути своими средствами, на счетъ общества, по существующимъ мѣстнымъ цѣнамъ.

14) Общество обязывается принять самыя энергическія мѣры для обезпеченія водою и топливомъ назначеннаго количества воинскихъ поѣздовъ. Въ случаѣ неисполненія безотлагательно этого условія, начальникъ военныхъ сообщеній имѣетъ право самъ устроить водоснабженіе даже внѣ станцій и сдѣлать необходимыя распоряженія о заготовленіи и доставкѣ топлива на счетъ общества.

15) Всѣ новыя постройки и приспособленія, не входящія въ обыкновенныя нормальныя потребности дороги, производятся русскимъ правительствомъ на свой счетъ и затѣмъ оставляются въ пользу дороги безвозмездно.

16) Русское правительство пользуется желѣзнодорожнымъ телеграфомъ предпочтительно предъ всѣми частными отправителями депешъ.

17) Русское правительство имѣетъ право подвѣсить свои проводы къ телеграфнымъ столбамъ общества, которое обязано охранять эти проводы безъ всякой за это платы и отвести на станціяхъ безплатно необходимое помѣщеніе для русскаго телеграфа.

18) Имѣющіяся на румынской желѣзной дорогѣ приспособленія къ подвижному составу для перевозки войскъ должны быть немедленно всѣ употреблены въ дѣло и поставлены въ вагоны.

19) Недостающее затѣмъ количество этихъ приспособленій заготовляется по распоряженію правленій дорогъ; въ случаѣ же полной невозможности съ ихъ стороны исполнить это обязательство, приспособленія доставляются русскимъ правительствомъ управленіямъ, которыя обязаны тотчасъ поставить ихъ въ вагоны, а по минованіи надобности, возвратить обратно въ томъ видѣ, въ какомъ они будутъ находиться.

20) Ремонтъ воинскихъ приспособленій производится распоряженіемъ начальника военныхъ сообщеній, которому въ этомъ дѣлѣ общество должно оказывать все зависящее отъ него содѣйствіе, какъ матеріаломъ, такъ и рабочею силою по существующимъ мѣстнымъ цѣнамъ.

21) Для продовольствія людей горячею пищею въ Яссахъ, Текучѣ и Бухарестѣ будутъ устроены русскимъ правительствомъ особыя кухни, мѣста для которыхъ должны быть отведены обществомъ на линіи, въ разстояніи около 200 саж. отъ станціи, безвозмездно.

22) Въ тѣхъ же пунктахъ, а въ случаѣ надобности и на другихъ станціяхъ, будутъ устроены склады провіанта, фуража и другихъ предметовъ интендантскаго заготовленія, для помѣщенія которыхъ правленія дорогъ обязываются уступить русскому правительству, имѣющіеся въ этихъ пунктахъ, товарные магазины. Въ случаѣ же ихъ неимѣнія, отвести удобныя мѣста, въ предѣлахъ станцій, для постройки означенныхъ магазиновъ.

23) За пользованіе, уступленными русскому правительству, товарными магазинами общество получаетъ по 50 коп. (2 фр.) въ мѣсяцъ за каждую квадратную сажень внутренняго помѣщенія; мѣста же для постройки магазиновъ должны быть даны безплатно, такъ какъ магазины эти впослѣдствіи остаются въ пользу дороги безвозмездно.

24) Во всемъ касающемся порядка, правильности и безопасности воинскихъ перевозокъ, всѣ служащіе на румынскихъ желѣзныхъ дорогахъ обязаны оказывать самое дѣятельное содѣйствіе, назначаемымъ начальникомъ военныхъ сообщеній, военнымъ комендантамъ станцій и другимъ военнымъ чинамъ.

25) За упущенія по службѣ всѣ чины желѣзнодорожной администраціи подвергаются дисциплинарнымъ взысканіямъ; за преступленія же судятся по всей строгости мѣстныхъ законовъ.

26) Въ основаніе расчета за провозъ, какъ войскъ, такъ и всѣхъ безъ различія воинскихъ грузовъ и предметовъ интендантскаго заготовленія, принимается 8 коп. (32 сантима) отъ оси вагона и километра пройденнаго имъ пространства.

27) Русское правительство гарантируетъ обществу на все время сего договора доходъ въ размѣрѣ 17.500 франковъ съ километра въ годъ.

28) Перевозка войскъ и всѣхъ безъ различія воинскихъ грузовъ и предметовъ интендантскаго заготовленія производится по предъявленіи начальнику станціи отправленія особыхъ предложеній на заранѣе заготовленныхъ военнымъ министерствомъ бланкахъ, въ которыхъ точно обозначается число вагонныхъ осей требуемаго поѣзда. Предложенія эти выдаются комендантомъ станціи отправленія за подписью его и начальника этой станціи. Предложенія выдаются въ 2 экземплярахъ, изъ которыхъ одинъ представляется комендантомъ станціи начальнику военныхъ сообщеній, а другой начальникомъ станціи препровождается въ правленіе общества.

29) Правленія дорогъ 1 и 15 числа каждаго мѣсяца представляютъ имѣющіяся у нихъ предложенія начальнику военныхъ сообщеній, который по повѣркѣ и производитъ уплату безотлагательно. Подписалъ: Свиты Е. В. г.-м. *Анненковъ*.

Объяснительная записка.

Скорая, непрерывная и безопасная перевозка войскъ, кромѣ хорошаго состоянія дороги во всѣхъ ея частяхъ, весьма много зависитъ отъ знанія всѣми лицами желѣзнодорожной администраціи всего дѣла вообще и своей линіи въ частности. Вслѣдствіе этого, при пользованіи румынскими желѣзными дорогами, полагалось бы оставить существующій личный составъ, увеличивъ его настолько, сколько этого потребуетъ усиленная перевозка

войскъ. Всю желѣзнодорожную администрацію предположено подчинить непосредственно начальнику военныхъ сообщеній, предоставивъ ему право, въ случаѣ надобности, отрѣшать всѣхъ чиновъ отъ исполненія обязанностей и замѣнять другими лицами по своему усмотрѣнію.

Для наблюденія за порядкомъ на станціяхъ, правильностью движенія и до нѣкоторой степени за благонамѣренностью желѣзнодорожныхъ агентовъ, начальникъ военныхъ сообщеній назначаетъ комендантовъ станцій, изъ числа офицеровъ, знакомыхъ съ службою эксплоатаціи и, слѣдовательно, могущихъ, въ случаѣ надобности, замѣнять начальниковъ станцій.

Управленіе дорогами, ремонтъ пути и подвижного состава, снабженіе въ достаточномъ количествѣ топливомъ и водою всѣхъ воинскихъ поѣздовъ остаются на обязанности обществъ румынскихъ желѣзныхъ дорогъ. Въ случаѣ же ихъ неисправности, начальникъ военныхъ сообщеній принимаетъ всѣ мѣры къ устраненію замѣченныхъ недостатковъ на счетъ общества.

Общества обязаны уступить войскамъ имѣющіеся на станціяхъ товарные магазины, за неимѣніемъ же оныхъ—отвести мѣста для ихъ постройки.

Всѣ постройки, нужныя для обыкновеннаго нормальнаго движенія, производятся русскимъ правительствомъ на свой счетъ и, по минованіи въ нихъ надобности, оставляются безвозмездно въ пользу обществъ.

Для простоты расчета за перевозку войскъ и воинскихъ грузовъ полагалось бы назначить плату отъ оси вагона и километра пройденнаго пространства. На румынскихъ дорогахъ плата за мѣсто въ вагонѣ III класса съ километра пути назначена 6 бани (6 сантимовъ или $1^1/_2$ коп.). Полагая, что поѣздъ будетъ состоять изъ 25 вагоновъ, по 32 мѣста въ каждомъ, пришлось бы заплатить за километръ $25 \times 32 \times 6 = 48$ франковъ (12 руб.). Съ другой стороны, поѣздъ въ 25 вагоновъ имѣетъ 50 осей, за которыя придется заплатить $50 \times 8 = 4$ руб., считая по 8 коп. отъ оси и километра. Цѣна эта не должна бы казаться слишкомъ низкой: во-первыхъ, потому, что войска будутъ перевозиться не въ пассажирскихъ, а въ товарныхъ вагонахъ; во-вторыхъ, что приспособленія къ этимъ вагонамъ, по всей вѣроятности, будутъ доставлены нами, и наконецъ, въ третьихъ, что та же плата принята и для грузовъ, за перевозку которыхъ платится вообще значительно дешевле.

Такъ какъ усиленная перевозка войскъ и ихъ грузовъ потребуетъ прекращенія товарнаго движенія, которое впослѣдствіи, съ уменьшеніемъ количества воинскихъ перевозокъ, хотя и будетъ возстановлено, но не можетъ достигнуть нормальныхъ размѣровъ, то въ вознагражденіе за могущіе произойти отъ этого убытки, полагалось бы совершенно справедливымъ гарантировать обществамъ доходъ съ километра, примѣнительно къ прошлымъ

годамъ, въ 17.500 франковъ въ годъ съ километра пути, по которому производится воинское движеніе.

Перевозку полагалось бы производить по предложеніямъ на заранѣе заготовленныхъ бланкахъ, въ которыхъ точно означалось бы число осей вагоновъ отправляемыхъ воинскихъ поѣздовъ. Предложенія эти выдаются, на каждую перевозку въ двухъ экземплярахъ, комендантами станцій и подписываются, какъ этими послѣдними, такъ и начальниками станцій отправленія. Одинъ экземпляръ выданнаго предложенія комендантъ станціи представляетъ начальнику военныхъ сообщеній, а другой препровождается начальникомъ станціи отправленія въ правленіе общества. 1 и 15 числа каждаго мѣсяца общества представляютъ имѣющіяся у нихъ предложенія начальнику военныхъ сообщеній, который, послѣ повѣрки, производитъ немедленно по онымъ уплату. Подписалъ: Свиты Е. В. г.-м. *Анненковъ*.

---

16. Управляющій комитетомъ по передвиженію войскъ въ комитетъ по мобилизаціи войскъ, 16 октября 1876 г.

При составленіи плана перевозки, согласно резолюціи Военнаго Министра 8 сего октября, мобилизированныхъ частей войскъ Кіевскаго, Одесскаго и Харьковскаго военныхъ округовъ, возникли нижеслѣдующіе вопросы: 1) Будутъ ли формироваться военно-временные госпитали Кіевскаго военнаго округа. 2) Будетъ ли формироваться лошадиный 10% запасъ въ Кіевѣ. Данныя эти имѣютъ весьма важное значеніе для перевозокъ по Курско-Кіевской желѣзной дорогѣ, такъ какъ вслѣдствіе значительнаго числа лошадей, слѣдующихъ по этой дорогѣ для военно-временныхъ госпиталей и конскаго запаса, перевозка мобилизированныхъ частей Харьковскаго военнаго округа, расположенныхъ по названной дорогѣ, можетъ быть начата только на 17-й день мобилизаціи. Даже полки 9-й кав. дивизіи могутъ начать движеніе не ранѣе этого числа. 3) Изъ нѣкоторыхъ уѣздовъ Курской губ. (Фатежскаго, Суджанскаго) лошади, назначенныя въ 32-ю арт. бригаду и подвижной лазаретъ 11-й пѣх. дивизіи, согласно росписанія № 6, сопровождаются людьми, назначенными въ 3-ю гвардейскую пѣх. дивизію и Новогеоргіевскіе крѣп. баталіоны. Имѣя въ виду, что люди эти не будутъ призваны на службу, какъ назначенные въ части войскъ, не предназначенныя мобилизировать, возникаетъ вопросъ, кто будетъ сопровождать лошадей, назначенныхъ въ 32-ю арт. бригаду и подвижной лазаретъ 11-й пѣх. дивизіи. Сообщая объ этомъ канцеляріи мобилизаціоннаго комитета, покорнѣйше прошу не оставить меня увѣдомить о послѣдующемъ. Подписалъ: Свиты Е. В. г.-м. *Анненковъ*.

---

17. Телеграмма Военнаго Министра Министру Внутреннихъ Дѣлъ, 17 октября 1876 г., изъ Ливадіи въ С.-Петербургъ.

Высочайше повелѣно призывъ новобранцевъ отложить до 1 декабря. *Милютинъ.* (Съ копіи,—безъ скрѣпы).

---

18. Телеграмма Начальника Главнаго Штаба Военному Министру, 19 октября 1876 г., № 1118, изъ С.-Петербурга въ Ливадію.

Если Императорскій поѣздъ и поѣздъ Великаго Князя Николая Николаевича будутъ отправлены изъ Севастополя позже третьихъ сутокъ со дня объявленія Высочайшаго повелѣнія о мобилизаціи, — они измѣнятъ весь планъ перевозки. (Съ копіи,—безъ подписи и скрѣпы).

---

19. Управляющій дѣлами комитета по мобилизаціи войскъ въ комитетъ по передвиженію войскъ, 20 октября 1876 г., г. С.-Петербургъ.

Получено 21 октября, № 1670. *Весьма нужное.*

Вслѣдствіе записки отъ 18 сего октября, канцелярія мобилизаціоннаго комитета сообщаетъ: 1) что въ Кіевскомъ военномъ округѣ, въ случаѣ мобилизаціи, будутъ формироваться всѣ военно-временные госпитали; 2) числа и номера ихъ указаны въ росписаніи сухопутныхъ войскъ; 3) изъ общаго числа военно-временныхъ госпиталей будутъ формироваться безъ обоза госпитали, поименованные въ приказѣ по военному вѣдомству 1870 г. за № 268, а также госпитали за №№ 46 и 47, обозъ которыхъ нынѣ расформированъ, и 4) за полученіемъ прочихъ свѣдѣній, просимыхъ въ запискѣ 18 октября, слѣдуетъ обратиться во временное VII отдѣленіе Главнаго Штаба, ибо таковыхъ въ канцеляріи мобилизаціоннаго комитета не имѣется. (Безъ подписи и скрѣпы).

---

20. Начальникъ Главнаго Штаба Министру Путей Сообщенія, 20 октября 1876 г., № 56.

В. секретно, в. нужно.

Милостивый государь, Константинъ Николаевичъ! Командующій войсками Кіевскаго военнаго округа телеграммою, сего числа полученною, увѣдомилъ меня, что администрація Кіево-Брестской желѣзной дороги обратилась къ нему съ просьбою о нарядѣ 300 чел. изъ войскъ, для устройства

въ семидневный срокъ разъѣздныхъ путей на станціи Казатинъ. Исполнивъ эту просьбу, г.-ад. *Дрентельнъ* въ телеграммѣ своей выразилъ, однако же, сомнѣніе относительно окончанія работъ въ назначенный срокъ. Кромѣ того, ген. *Дрентельнъ* увѣдомляетъ, что на названной дорогѣ недостаетъ стрѣлочниковъ и машинистовъ. Что касается этого послѣдняго недостатка, то, въ случаѣ мобилизаціи, Главнымъ Штабомъ будетъ сдѣлано, если окажется возможнымъ, распоряженіе о командированіи на Кіево-Брестскую желѣзную дорогу стрѣлочниковъ и машинистовъ, изъ числа призванныхъ на службу запасныхъ нижнихъ чиновъ, если между ними найдутся люди упомянутой категоріи.

О всемъ вышеизложенномъ поспѣшаю увѣдомить ваше превосходительство въ виду того, что, по увѣдомленію Военнаго Министра, повелѣнія о мобилизаціи войскъ можно ожидать съ вечера сего числа. Примите увѣреніе въ совершенномъ моемъ почтеніи и преданности. Подписалъ: *графъ Гейденъ*.

---

21. Телеграмма полк. Тимлера [1]) г.-м. Анненкову, 21 октября 1876 г., изъ Вильны въ С.-Петербургъ.

Командиръ 2-й сап. бригады признаетъ неудобнымъ мобилизировать въ различныхъ пунктахъ обозъ и личный составъ понтонныхъ баталіоновъ. Полк. *Тимлеръ*.

---

22. Завѣдывающій передвиженіями войскъ Виленскаго военнаго округа завѣдывающему передвиженіями войскъ по всѣмъ желѣзнымъ дорогамъ и водянымъ путямъ Имперіи, 21 октября 1876 г., № 1284, г. Вильна.

При составленіи графика воинскихъ поѣздовъ по Бресто-Граевской дорогѣ было принято 10 поѣздовъ по каждому направленію, какъ съ сохраненіемъ пассажирскаго движенія, такъ равно и съ прекращеніемъ всякаго движенія. Графикъ и росписанія, составленные такимъ образомъ, были препровождены къ инспектору дороги за подписью управляющаго дорогою и моей въ прошломъ іюнѣ мѣсяцѣ. Полк. *Есауловъ*, представляя графикъ въ Министерство Путей Сообщенія, въ донесеніи своемъ выразилъ, что по его мнѣнію по Бресто-Граевской дорогѣ можетъ быть въ ходу только 7 поѣздовъ по каждому направленію. При составленіи плана перевозки чиновъ запаса было взято отъ 3 до 4 суточныхъ поѣздовъ по одному направленію, изъ общаго числа 10, и только одинъ день потребовалось 6 поѣздовъ,

[1]) Завѣдывающій передвиженіемъ войскъ Виленскаго воен. округа. *Ред.*

считая въ томъ числѣ два пассажирскихъ, слѣдовательно менѣе той цифры, которую инспекторъ дороги призналъ возможнымъ для движенія. На вопросъ мой отпечатаны ли графики и росписанія воинскихъ поѣздовъ, начальникъ движенія Бресто-Граевской дороги, депешей отъ вчерашняго числа, увѣдомилъ меня, что полк. *Есауловъ* возвратилъ составленный прежде графикъ съ предложеніемъ передѣлать таковой согласно указаній. Донося о вышеизложенномъ, имѣю честь испрашивать соотвѣтствующихъ распоряженій вашего превосходительства. Подписалъ: ген. шт. полк. *Тиммеръ*.

---

23. Шифрованная телеграмма г.-ад. Семеки Военному Министру, 24 октября 1876 г., изъ Одессы.

Для разъясненія средствъ румынскихъ желѣзныхъ дорогъ и тѣхъ требованій, которыя могутъ быть имъ предъявлены, признавалось бы необходимымъ командировать въ помощь *Пелидову* офицера, свѣдущаго по желѣзнодорожной части, знающаго языки. Лучше всего это порученіе могъ бы исполнить *князь Кантакузенъ*, знакомый съ румынскими дорогами. (Съ копіи,—безъ подписи и скрѣпы).

---

24. Командующій войсками Кіевскаго военнаго округа Начальнику Главнаго Штаба, 24 октября 1876 г., № 8649, г. Кіевъ.

Получено 30 октября, № 1811.

Милостивый государь, графъ Федоръ Логгиновичъ! Въ письмѣ вашего сіятельства отъ 18 октября за № 42, заключаются указанія о томъ, какія войска ввѣреннаго мнѣ округа и въ какой послѣдовательности могутъ быть направлены въ Одесскій военный округъ, такъ же, что передвиженіе ихъ будетъ совершено преимущественно по желѣзнымъ дорогамъ по особому плану. Не имѣя пока этого плана, я не могу вдаваться въ оцѣнку направленій, какія будутъ избраны для движенія ввѣренныхъ мнѣ войскъ, но однако считаю необходимымъ высказать мое мнѣніе, что, можетъ быть, было бы соотвѣтственнѣе не направлять по желѣзнымъ дорогамъ всѣхъ тѣхъ войскъ, которыя предполагается передвинуть изъ Кіевскаго округа въ Одесскій. Въ особенности же относительно передвиженія 12-й пѣх. и 12-й кав. дивизій съ ихъ артиллеріею, принимая въ соображеніе районы настоящаго ихъ квартирнаго расположенія, я полагаю, что ежели только эти части будутъ предназначены для поступленія въ составъ Дунайской арміи, то едва ли не окажется соотвѣтственнѣе направить ихъ обыкновен-

ными дорогами прямо черезъ Днѣстръ и Прутъ къ Яссамъ или, лучше еще, западнѣе къ Ботушанамъ въ Молдавіи (пунктъ этотъ соединенъ желѣзнодорожною вѣтвью съ Галацо-Черновицкимъ рельсовымъ путемъ). Такое направленіе части войскъ Кіевскаго округа вдоль пограничной черты съ Австріей представляло бы ту выгоду, что, съ одной стороны, участокъ Одесской дороги отъ Жмеринки до Бирзулы и далѣе до Раздѣльной былъ бы въ меньшей степени обремененъ перевозкою войскъ и войсковыхъ тяжестей, съ другой стороны, наша пограничная полоса не была бы сразу оголена отъ войскъ на все время передвиженія ихъ къ сборнымъ пунктамъ.

На случай, если выраженное мною мнѣніе не будетъ противорѣчить общему плану сосредоточенія войскъ, я признаю необходимымъ заблаговременно обрекогносцировать пути, ведущіе въ указанномъ выше направленіи черезъ Днѣстръ и Бессарабію къ Ботушанамъ и Сучавѣ, для чего и предполагаю командировать двухъ офицеровъ генеральнаго штаба. Вмѣстѣ съ симъ, полагая, что было бы чрезвычайно полезно и даже необходимо собрать свѣдѣнія и о прилежащей части Румыніи до Сучавы и Ботушанъ, я обращаюсь къ вашему сіятельству съ покорнѣйшею просьбою о предоставленіи мнѣ средствъ осуществить предположеніе о командированіи въ Румынію вышеупомянутыхъ офицеровъ, хотя подъ видомъ частныхъ путешественниковъ [1]). Къ сему изложенному считаю необходимымъ присовокупить, что до полученія плана перевозки войскъ Кіевскаго военнаго округа въ раіонъ Одесскаго, я не считаю возможнымъ приступить къ какимъ либо серьезнымъ заготовленіямъ для обезпеченія этого передвиженія, а равно и къ устройству попутныхъ лечебныхъ заведеній. Въ ожиданіи отвѣта по изложенному, покорнѣйше прошу принять увѣреніе въ совершенномъ моемъ уваженіи и преданности [2]). Подписалъ: *А. Дрентельнъ.*

---

25. Управляющій дѣлами комитета по мобилизаціи войскъ г.-м. Анненкову, 25 октября 1876 г., № 85, г. С.-Петербургъ.

Секретно.

Согласно полученному сего числа по телеграфу указанію Военнаго Министра, одновременно съ Высочайшимъ повелѣніемъ о мобилизаціи войскъ 4 южныхъ округовъ, послѣдуетъ Высочайшее повелѣніе о мобилизаціи предназначенныхъ къ ней войскъ Московскаго военнаго округа, а именно: 17-й пѣх. дивизіи, съ перемѣщеніемъ ея на мѣсто 12-й пѣх. дивизіи, изъ

[1]) *Противъ этого мѣста на подлинникѣ имѣется помѣтка:* «Его сіятельство не полагаетъ возможнымъ допустить эту командировку». *Ред.*

[2]) *Имѣется помѣтка:* «Начальникъ Главнаго Штаба приказалъ передать это письмо въ комитетъ по передвиженію войскъ. 28 октября. Г.-м. *Величковскій*». *Ред.*

Тулы въ Каменецъ-Подольскій районъ; 18-й пѣх. дивизіи, съ перемѣщеніемъ ея на мѣсто 33-й пѣх. дивизіи, изъ Тамбова въ Кіевскій районъ; 1-й пѣх. дивизіи, съ перемѣщеніемъ ея на мѣсто 11-й пѣх. дивизіи, изъ Смоленска въ Луцкій районъ; 35-й пѣх. дивизіи, съ перемѣщеніемъ ея на мѣсто 32-й пѣх. дивизіи, изъ Ярославля въ Житомирскій районъ; Донской казачьей дивизіи, съ перемѣщеніемъ ея на мѣсто 12-й кав. дивизіи, изъ Рязани въ Проскуровскій районъ; кромѣ того, 6-й и 8-й арт. парковыхъ бригадъ и мѣстныхъ баталіоновъ: Тульскаго, Калужскаго, Тамбовскаго, Рязанскаго, Смоленскаго, Тверского, Ярославскаго и Костромского.

Примѣчаніе. 16-й и 17-й парки 6-й арт. парковой бригады войдутъ въ составъ Дунайской арміи. (Безъ подписи и скрѣпы).

---

26. Начальникъ Главнаго Штаба Военному Министру, 28 октября 1876 г. [1]).

Секретно.

Въ полученной изъ военно-походной Его Императорскаго Величества канцеляріи копіи съ письма вашего высокопревосходительства къ наказному атаману войска Донского, отъ 1 октября, между прочимъ было выражено, что въ составъ Дунайской арміи полагается назначить, кромѣ состоящихъ при кавалерійскихъ дивизіяхъ казачьихъ полковъ и батарей, еще до десяти льготныхъ второочередныхъ Донскихъ казачьихъ полковъ и четыре батареи, независимо отъ 2—3 батарей, назначенныхъ въ составъ отдѣльной Донской каз. дивизіи. Вслѣдъ затѣмъ, въ резолюціи вашего высокопревосходительства отъ 8 октября, полученной въ Главномъ Штабѣ 13 числа, предложено было сдѣлать расчетъ передвиженія по желѣзнымъ дорогамъ всѣхъ войскъ, предназначенныхъ въ составъ Дунайской арміи, и въ томъ числѣ, примѣрно, 8 Донскихъ казачьихъ полковъ, изъ числа льготныхъ, съ четырьмя Донскими батареями. Согласно этого послѣдняго указанія, въ Главномъ Штабѣ составленъ планъ передвиженія войскъ для сосредоточенія ихъ въ Бессарабіи, равно сообщено и во всѣ подлежащія главныя управленія для немедленныхъ распоряженій, вытекающихъ изъ назначенія вышеназваннаго числа льготныхъ казачьихъ полковъ. Между тѣмъ Его Императорское Высочество Великій Князь Николай Николаевичъ, по возвращеніи своемъ изъ Ливадіи, заявилъ, что въ составъ Дунайской арміи предполагается назначить не 8, а 10 льготныхъ Донскихъ казачьихъ полковъ при 4 Донскихъ батареяхъ.

---

[1]) *На подлинной докладной запискѣ—резолюція Военнаго Министра:* «Въ составъ дѣйствующей арміи предназначено: десять Донскихъ казачьихъ полковъ, изъ числа льготныхъ первой очереди, и четыре батареи, изъ числа семи, нынѣ приготовляемыхъ по мобилизаціи. Прочія три батареи поступятъ въ составъ отдѣльной казачьей дивизіи. 29 октября. Г.-ад. *Милютинъ*». *Ред.*

Въ виду вышеизложеннаго, имѣю честь испрашивать указанія вашего высокопревосходительства относительно того, какое именно число Донскихъ казачьихъ полковъ должно входить въ составъ Дунайской арміи сверхъ тѣхъ казачьихъ полковъ, которые находятся въ составѣ 8-й, 9-й, 11-й и 12-й кав. дивизій. (Съ копіи,—подл. подписалъ: г.-ад. *графъ Гейденъ*; скрѣпилъ: за дѣлопр. ген. шт. кап. *Шенишинъ*).

---

27. Г.-м. Анненковъ всѣмъ завѣдывающимъ передвиженіями войскъ, 30 октября 1876 г., № 1065.

Секретно, весьма нужное.

Препровождая при семъ лично для вашего высокоблагородія планъ перевозки по желѣзнымъ дорогамъ частей 7-й кав. дивизіи, въ случаѣ приведенія войскъ трехъ военныхъ округовъ на военное положеніе, для принятія съ вашей стороны заблаговременныхъ мѣръ къ безостановочной перевозкѣ этихъ частей; прошу ваше высокоблагородіе планъ этотъ сохранять въ тайнѣ. (Черновой,—подл. подписалъ: Свиты Е. В. г.-м. *Анненковъ*; скрѣпилъ: ст. дѣлопр. подполк. *Гизетти*).

---

28. Начальникъ Главнаго Управленія иррегулярныхъ войскъ Начальнику Главнаго Штаба, 31 октября 1876 г., № 153, г. С.-Петербургъ.

Получено 2 ноября, № 1973.

Милостивый государь, графъ Федоръ Логгиновичъ! Въ письмѣ отъ 26 октября за № 195 ваше сіятельство увѣдомили меня, что въ планъ перевозки по желѣзнымъ дорогамъ войскъ въ Бессарабію включены Донскіе каз. полки №№ 21, 23, 29, 30, 31, 34, 37 и 40 и батареи №№ 8, 9, 10, 15, 16 и 17. Между тѣмъ въ сообщенной вами сегодня резолюціи Военнаго Министра сказано: „Въ составъ дѣйствующей арміи предназначено десять Донскихъ каз. полковъ, изъ числа льготныхъ 2-й очереди, и 4 батареи, изъ числа семи, нынѣ приготовляемыхъ къ мобилизаціи. Прочія три батареи поступятъ въ составъ отдѣльной Донской каз. дивизіи“. Такимъ образомъ въ планъ перевозки войскъ въ дѣйствующую армію слѣдуетъ включить еще Донской № 26 полкъ (пунктъ посадки станція Качалино) и Донской № 35 полкъ (пунктъ посадки станція Иловля). Кромѣ того, въ планъ перевозки должны быть включены команды, добавляемыя по военному составу съ запасными взводами въ Донскую № 2 батарею, состоящую при 9-й кав. дивизіи и въ Донскую № 5 батарею, состоящую

при 12-й кав. дивизіи. Команды эти состоятъ изъ 47 чел. съ 26 лошадьми каждая. Пунктъ посадки обѣихъ командъ г. Новочеркасскъ, гдѣ онѣ будутъ готовы одновременно съ батареями №№ 9 и 15. Примите увѣреніе въ совершенномъ моемъ почтеніи и преданности. Подписалъ: *Богуславскій.*

---

29. Отношеніе Главнаго Штаба въ канцелярію комитета по передвиженію войскъ желѣзными дорогами и водою, 1 ноября 1876 г., № 2097.

Высочайше разрѣшено, при приведеніи полковъ на военное положеніе, производить перевозку по желѣзнымъ дорогамъ на счетъ казны до полковыхъ штабовъ во всѣхъ военныхъ округахъ тѣхъ ротъ, кои размѣщены по деревнямъ вблизи сихъ дорогъ, если такая перевозка окажется возможною, безъ нарушенія, въ случаѣ мобилизаціи арміи, общаго плана передвиженія по симъ дорогамъ чиновъ запаса и укомплектованныхъ штатныхъ частей войскъ. Подписалъ: нач. отд., полк. *Гавриловъ.*

---

30. Г.-м. Анненковъ завѣдывающему передвиженіями войскъ полк. Аракину, 1 ноября 1876 г., № 1217.

Циркулярно.

Военный Министръ телеграммою отъ 20 сего октября сообщилъ, что Государемъ Императоромъ Высочайше разрѣшено принять на счетъ казны перевозку семействъ тѣхъ офицеровъ первоочередныхъ Донскихъ каз. полковъ, которые, въ случаѣ мобилизаціи, будутъ отправлены на Донъ на укомплектованіе полковъ. Сообщается объ этомъ для свѣдѣнія вашему высокоблагородію. Подписалъ: Свиты Е. В. г.-м. *Анненковъ.*

---

31. Телеграмма г.-м. Анненкова полк. Басову, 2 ноября 1876 г., № 1486, въ Одессу.

Сдѣлайте распоряженіе, чтобы на станціи Елисаветградъ офицеръ ожидалъ посланный фельдъегеремъ планъ перевозки укомплектованныхъ частей и передалъ оный въ штабъ 7-й кав. дивизіи, откуда пакеты должны быть разосланы немедленно по адресамъ. Ген. *Анненковъ.* (Съ проекта,—безъ скрѣпы).

---

32. Телеграмма Военнаго Министра Главнокомандующему Кавказскою арміею, 3 ноября 1876 г., № 1546, въ Тифлисъ.

Согласно предположенію Вашего Высочества, Высочайше повелѣно назначить въ составъ дѣйствующей арміи по одному полку отъ Кубанскаго и Терскаго войскъ, двѣ сотни пластуновъ и четыре сотни милиціи. Части эти должны быть неотлагательно приготовлены къ передвиженію въ Бессарабію. *Милютинъ.* (Съ копіи,—скрѣпилъ: нач. отдѣленія, полк. *Гавриловъ*).

---

33. Управляющій дѣлами комитета по мобилизаціи войскъ г.-м. Анненкову, 4 ноября 1876 г., № 170, г. С.-Петербургъ.

Секретно. Весьма нужное.

2-е отдѣленіе Главнаго Штаба запиской отъ 3 сего ноября сообщило канцеляріи мобилизаціоннаго комитета, что Высочайше повелѣно: назначить въ составъ дѣйствующей арміи двѣ роты гвардейскаго экипажа, снабдивъ эти роты, по распоряженію Главнаго Интендантскаго Управленія, необходимымъ обозомъ. О вышеизложенномъ сообщается его превосходительству Михаилу Николаевичу для зависящаго распоряженія. (Безъ подписи и скрѣпы).

---

34. Телеграмма г.-м. Анненкова полк. Головину [1]), 4 ноября 1876 г., № 1589, въ Москву.

Распорядитесь, чтобы офицеры на станціяхъ: Тула, Курскъ, Орелъ ожидали посланный съ фельдъегеремъ планъ перевозки укомплектованныхъ частей и передали оный въ Тулѣ—штабу 17-й дивизіи, въ Орлѣ—штабу 36-й дивизіи и въ Курскѣ—штабу 31-й дивизіи, откуда пакеты должны быть немедленно разосланы по адресамъ. Ген. *Анненковъ.* (Съ проекта,—безъ скрѣпы).

---

35. Телеграмма г.-ад. Дрентельна Начальнику Главнаго Штаба, 5 ноября 1876 г., изъ Кіева въ С.-Петербургъ.

Сегодня въ 9 час. утра фельдъегерь доставилъ планъ перевозки войскъ на мое имя, равно конверты съ этими планами для всѣхъ подлежащихъ войскъ округа. Войскамъ въ Кіевѣ планы переданы. Всѣмъ другимъ сданы

[1]) Полк. *Головинъ* былъ завѣдывающимъ передвиженіемъ войскъ Московскаго военнаго округа. *Ред.*

на почту; отправляются сегодня же почтою въ 11-ю кав. и пѣх. дивизіи. Планы своевременно не поспѣютъ и потому я по телеграфу предписалъ выступленіе нѣкоторымъ частямъ. Первымъ выступаетъ Донской № 11 полкъ завтра же. Если всю 11-ю арт. бригаду направить для посадки въ Оженинъ, то нѣкоторыя батареи не успѣютъ получить укомплектованія людьми и лошадьми, почему я вынужденъ, сверхъ Оженина, назначить еще станціи посадокъ въ Полонномъ и Славутѣ. Донская № 4 батарея въ Любарѣ въ планъ не включена и какъ будетъ направлена—неизвѣстно. *Дрентельнъ.*

---

36. Телеграмма г.-ад. Дрентельна Начальнику Главнаго Штаба, 5 ноября 1876 г., изъ Кіева въ С.-Петербургъ.

Ни интендантъ, ни начальникъ мѣстныхъ войскъ не получили плана перевозки желѣзными дорогами войскъ Кіевскаго округа въ Одесскій. Планъ необходимъ обоимъ для распоряженія по обезпеченію войскъ продовольствіемъ и снабженію горячею пищею. Выписки изъ плана составляются, но это потребуетъ много времени. *Дрентельнъ.*

---

37. Телеграмма барона Корфа въ Главный Штабъ, 6 ноября 1876 г., изъ Екатеринослава въ С.-Петербургъ.

Въ планѣ передвиженія по желѣзнымъ дорогамъ не показано мѣсто дивизіонному лазарету. Прошу распоряженія. Командующій дивизіею *Корфъ.*

---

38. Телеграмма г.-л. Гана г.-м. Анненкову, 6 ноября 1876 г., изъ Тулы въ С.-Петербургъ.

Благоволите телеграфировать будутъ ли приняты для перевозки съ полками по желѣзнымъ дорогамъ ротныя артельныя повозки и лошади. Г.-л. *Ганъ.*

---

39. Телеграмма г.-м. Анненкова г.-л. Гану, 6 ноября 1876 г., № 1694, изъ С.-Петербурга въ Тулу.

Артельныя повозки будутъ приняты съ лошадьми, какъ объяснено въ приложеніи къ наставленію о перевозкѣ пѣхоты. Ген. *Анненковъ.* (Съ проекта,—безъ скрѣпы).

---

40. Телеграмма г.-м. Анненкова полк. Куликову[1]), 7 ноября 1876 г., № 1718, въ Харьковъ.

По измѣнившимся обстоятельствамъ для перевозки полковъ 34-й пѣх. дивизіи и ея артиллеріи будетъ составленъ новый планъ, который вслѣдъ за симъ будетъ высланъ. *Анненковъ.* (Съ копіи,—безъ скрѣпы).

---

41. Телеграмма командира 2-й Донской батареи подполк. Рыдкова Военному Министру, 8 ноября 1876 г., изъ Рыльска въ С.-Петербургъ.

7 числа получилъ телеграмму, что батарея выступитъ въ походъ 9 ноября. Умоляю дать хотя 7 дней срока. Батарея новая, еще не готова. Боевой комплектъ не готовъ, обозъ также. Людей большой некомплектъ; ожидаю съ Дону 62 чел. Некого сажать на ящики, теперь на каждаго приходится по 4 лошади. Отъ населенія получилъ лошадей вчера ночью, надо подковать, пригнать амуницію, испробовать въ запряжкѣ. Мнѣ надо было 79 лошадей, дали 117, это ошибка Главнаго Штаба, ибо 38 конныхъ казаковъ ожидаю съ Дона. Прикажите сдать лишнихъ 38 лошадей; некому ихъ смотрѣть. Офицеровъ только три, не успѣю въ день ничего сдѣлать. Сегодня принялъ изъ Брянска ящики для укладки зарядовъ. Надо приспособить и уложиться. Револьверы приходятъ изъ Корепева. 14 числа доносилъ начальству, еще не получилъ отвѣта. Времени мало. Дерзаю писать вамъ. Командиръ 2-й Донской батареи, подполк. *Рыдковъ.*

---

42. Г.-м. Левицкій г.-м. Анненкову, 8 ноября 1876 г., № 38.

Милостивый государь, Михаилъ Николаевичъ! Отъѣздъ изъ С.-Петербурга Его Императорскаго Высочества Главнокомандующаго дѣйствующей арміи и всѣхъ чиновъ полевого управленія отложенъ на вторникъ, 16 ноября. Отправленіе же тяжелыхъ поѣздовъ съ вещами не измѣняется. Увѣдомляя объ этомъ ваше превосходительство для зависящихъ распоряженій, прошу принять увѣреніе въ совершенномъ почтеніи и преданности. Вашъ покорнѣйшій слуга. Подписалъ: *Каз. Левицкій.*

---

[1]) Полк. *Куликовъ* былъ завѣд. передвиженіемъ войскъ Харьковскаго военнаго округа. *Ред.*

43. Г.-м. Анненковъ состоящему по арм. пѣхотѣ шт.-кап. Шидловскому, 8 ноября 1876 г., № 1311.

Начальникъ Главнаго Штаба изволилъ приказать командировать васъ для проведенія въ Кишиневъ, по составленному маршруту, поѣзда со штабомъ дѣйствующей арміи. Подписалъ: Свиты Е. В. г.-м. *Анненковъ.*

44. Телеграмма полк. Головина г.-м. Анненкову, 9 ноября 1876 г., изъ Москвы въ С.-Петербургъ.

Плановъ передвиженія дивизіи и расчетовъ частей выслано мало, прошу выслать—крайне необходимо, переписывать некогда. *Головинъ.*

45. Телеграмма г.-м. Анненкова полк. Бушену, 9 ноября 1876 г., № 1798, въ Кіевъ.

Донская каз. № 2 батарея будетъ отправлена по измѣненному плану изъ Коренева 29 ноября. Планъ слѣдованія будетъ высланъ [1]). *Анненковъ.*

46. Телеграмма г.-м. Анненкова полк. Бармину, 10 ноября 1876 г., № 1839, въ Бендеры.

Поѣздъ Главнокомандующаго отправляется изъ Петербурга 16-го, распорядитесь временемъ по усмотрѣнію. Если порядокъ на проѣханномъ пути не надлежащій—проѣзжайте другой разъ. Прогоны по возвращеніи. Ген. *Анненковъ.*

47. Телеграмма полк. Басова г.-м. Анненкову, 10 ноября 1876 г., изъ Одессы въ С.-Петербургъ.

Дополнительныхъ вагоновъ нѣтъ, паровозовъ такъ же. Кіевская дорога отказала пропустить сегодня свои поѣзда, поэтому 11-й уланскій и два эшелона 11-го казачьяго разгружены въ Жмеринкѣ. Прошу штабъ Кіевскаго округа отправить ихъ пѣшкомъ въ Бирзулу, или остановить движеніе кавалеріи по Кіево-Брестской на два дня, считая 11 ноября девятымъ днемъ мобилизаціи. *Басовъ.*

---

[1]) Телеграммы такого же содержанія посланы завѣдывающимъ передвиженіемъ войскъ въ Харьковъ и Одессу и командующимъ войсками округовъ Харьковскаго и Одесскаго за подписью *графа Гейдена.* См. дѣло то же, стр. 119. *Ред.*

48. Начальникъ Главнаго Штаба г.-ад. Непокойчицкому, 10 ноября 1876 г., № 2198, г. С.-Петербургъ.

Милостивый государь, Артуръ Адамовичъ! Въ виду того, что дополнительный подвижной составъ, предназначенный на Кіево-Брестскую и Одесскую желѣзныя дороги съ другихъ желѣзнодорожныхъ линій, не успѣлъ туда попасть къ назначенному сроку, вслѣдствіе начавшагося усиленнаго движенія по линіямъ, находящимся въ связи съ названными двумя дорогами, передвиженіе укомплектованій и укомплектованныхъ частей войскъ будетъ пріостановлено съ 12 ноября на три дня. Для сего, командующимъ войсками подлежащихъ округовъ предложено, вмѣстѣ съ симъ, по телеграфу, всѣ команды и войска, выступившія съ квартиръ, задержать на указанный выше срокъ въ пунктахъ первоначальной посадки, а затѣмъ вновь начать отправленіе ихъ съ 15 ноября, считая это число одиннадцатымъ днемъ мобилизаціи. Тѣмъ же командамъ и войскамъ, которыя будутъ посажены на желѣзныя дороги до 12 ноября, предписано продолжать слѣдованіе согласно планамъ. Къ изложенному считаю необходимымъ присовокупить, что приведенное распоряженіе не распространено на укомплектованія, слѣдующія на Кавказъ, которыя будутъ продолжать движеніе по первоначальному плану. Примите, милостивый государь, увѣреніе въ совершенномъ почтеніи и преданности. Подписалъ: *графъ Гейденъ.*

49. Завѣдывающій военно-дорожнымъ отдѣломъ начальнику полевого управленія военными сообщеніями, 11 ноября 1876 г., № 7.

Полученъ 12 ноября, № 9.

Такъ какъ въ вѣдѣніе вашего превосходительства скоро поступитъ участокъ Одесской желѣзной дороги и полевое управленіе не будетъ, вѣроятно, имѣть возможности производить хозяйственныя заготовки всѣхъ потребностей желѣзной дороги, когда запасы, находящіеся на ней или въ ея районѣ, истощатся, то представляется необходимымъ заблаговременно снестись съ Министерствомъ Путей Сообщенія о томъ, чтобы оно озаботилось собраніемъ подробныхъ свѣдѣній съ заводовъ, складовъ и раскоповъ внутри Имперіи и съ желѣзныхъ дорогъ о мѣстахъ нахожденія, количествѣ и цѣнѣ всѣхъ предметовъ, нужныхъ для содержанія въ исправности желѣзныхъ дорогъ. По моему мнѣнію, для полевого управленія можетъ оказаться надобность: а) въ минеральномъ топливѣ, б) въ смазочныхъ матеріалахъ разныхъ сортовъ, в) въ рельсахъ и скрѣпленіяхъ къ нимъ, г) въ стрѣлкахъ съ ихъ принадлежностями, д) въ шпалахъ и стрѣлочныхъ брусьяхъ, е) въ

водопроводныхъ трубахъ и водоподъемныхъ машинахъ съ принадлежностями, ж) въ станкахъ для подвижныхъ мастерскихъ и з) въ запасныхъ частяхъ подвижного состава.

О вышеизложенномъ имѣю честь донести вашему превосходительству [1]). Подписалъ: кол. сов. *А. Горчаковъ.*

---

50. Начальникъ Штаба арміи Начальнику Главнаго Штаба, 11 ноября 1876 г., № 126, г. С.-Петербургъ.

Весьма нужное.

Милостивый государь, графъ Федоръ Логгиновичъ! Въ видахъ бóльшаго удобства доставки провіанта, штабъ Одесскаго военнаго округа, съ соизволенія Его Высочества Главнокомандующаго, измѣнилъ дислокацію штаба XI корпуса и 32-й пѣх. дивизіи, расположивъ штабы корпуса, дивизіи, управленіе 1-й бригады и штабъ 125-го полка въ м. Нов. Каушанахъ, штабъ 126-го полка въ Фиштелицѣ, управленіе 2-й бригады и штабъ 127-го полка въ Саицѣ, штабъ 128-го полка въ Петровкѣ, управленіе 32-й арт. бригады въ Бачкаліи и 10-й арт. паркъ въ Талмазахъ. Вслѣдствіе этого, покорнѣйше прошу не отказать въ распоряженіи о высадкѣ всѣхъ поименованныхъ частей не въ Кишиневѣ, какъ то предположено было прежде, а въ Бендерахъ. Примите увѣреніе въ моемъ совершенномъ почтеніи и преданности. Подписалъ: *А. Непокойчицкій.*

---

51. Завѣдывающій военно-дорожнымъ отдѣломъ начальнику полевого управленія военными сообщеніями, 11 ноября 1876 г., № 6.

Полученъ 12 ноября, № 8.

При усиленныхъ передвиженіяхъ войскъ и военныхъ матеріаловъ наиболѣе изнашивающеюся частью желѣзной дороги дѣлается подвижной составъ ея, т. е. паровозы и вагоны, и, въ виду скораго принятія участка Одесской желѣзной дороги въ вѣдѣніе вашего превосходительства, необходимо тотчасъ же озаботиться, какъ образованіемъ личнаго состава, такъ и развитіемъ средствъ для ремонта подвижного состава на принимаемомъ участкѣ. Во исполненіе сего, имѣю честь покорнѣйше просить ваше превосходительство:

---

[1]) *На подлинномъ имѣется надпись:* «Рапортъ сей препровождая его высокопревосходительству Начальнику Штаба дѣйствующей арміи, имѣю честь присовокупить, что и въ управленіи Одесской желѣзной дороги, по всей вѣроятности, имѣется значительный запасъ нѣкоторыхъ изъ означенныхъ въ рапортѣ матеріаловъ, необходимыхъ для потребности желѣзной дороги, и потому было бы, кажется, небезполезно заключить съ управленіемъ сей дороги условіе на поставку всего необходимаго, что можетъ предоставить это управленіе. 14 ноября 1876 г., № 22. Г.-л. *Каталей*». *Ред.*

1) Назначить инженеръ-технолога *Иванова* начальникомъ подвижного состава въ эксплоатаціонный штатъ отдѣла военно-дорожныхъ сообщеній; г. *Ивановъ* извѣстенъ знаніемъ и опытностью въ дѣлѣ управленія подвижнымъ составомъ и тракціею желѣзныхъ дорогъ и согласенъ на занятіе упомянутой должности; выборъ же г. *Иванова* Министерствомъ Путей Сообщенія одобряется.

2) Снестись съ Министерствомъ Путей Сообщенія о командированіи въ помощь г. *Иванову* впослѣдствіи, когда надобность укажетъ, и по требованію вашего превосходительства, еще одного лица, по выбору Министерства, и съ немедленнымъ предвареніемъ лицъ, на которыхъ этотъ выборъ можетъ пасть, о предстоящемъ для нихъ назначеніи, чтобы они были готовы явиться въ Кишиневъ по первому требованію.

3) Снестись съ тѣмъ же Министерствомъ о снабженіи мастерскихъ, устроенныхъ на Кишиневской станціи, всѣмъ необходимымъ для ремонта подвижного состава при усиленномъ движеніи поѣздовъ, какое можетъ быть въ военное время; въ настоящее время эти мастерскія дѣйствуютъ даже невполнѣ. Подписалъ: кол. сов. *А. Горчаковъ.*

---

52. Начальникъ Штаба арміи Начальнику Главнаго Штаба, 11 ноября 1876 г., № 130, г. С.-Петербургъ.

По личному соглашенію Его Императорскаго Высочества Главнокомандующаго съ Морскимъ Министерствомъ предположено отправить изъ Кронштадта въ дѣйствующую армію 8 паровыхъ ботовъ при одномъ офицерѣ и 24 чел. команды. Боты эти въ настоящее время уже нагружены на вокзалѣ Варшавской желѣзной дороги и занимаютъ 15 платформъ и 1 вагонъ. Покорнѣйше прошу ваше сіятельство не отказать въ распоряженіи объ отправленіи этого поѣзда въ г. Кишиневъ и объ увѣдомленіи меня о времени отправки. Въ случаѣ затрудненія въ направленіи этихъ платформъ особымъ поѣздомъ, не представится ли возможнымъ присоединить ихъ къ поѣзду, въ которомъ будутъ перевезены двѣ роты гвардейскаго экипажа и гальваническая команда. Подписалъ: г.-ад. *Непокойчицкій.*

---

53. Телеграмма начальника 5-й пѣх. дивизіи г.-м. Анненкову, 11 ноября 1876 г., изъ Чернигова въ С.-Петербургъ.

Дивизіонный лазаретъ съ разрѣшенія командующаго войсками округа сформированъ, вмѣсто Чернигова, въ Козельцѣ; по плану перевозки ему посадка въ Городнѣ, согласно этого высланъ маршрутъ. Командующій вой-

скамп полагаетъ—для сбереженія расходовъ лучше направить на Кіевъ, откуда слѣдовать по плану. Телеграфируйте, направить лазаретъ на Городню, согласно плана, или ближе на Кіевъ; въ послѣднемъ случаѣ прикажите завѣдывающимъ передвиженіями войскъ. Начальникъ 5-й дивизіи ген. *Шильдеръ*.

54. Телеграмма г.-м. Анненкова полк. Бушену, 11 ноября 1876 г., № 1923, въ Кіевъ.

Дивизіонный лазаретъ 5-й пѣх. дивизіи долженъ быть направленъ изъ Козельца на Кіевъ обыкновеннымъ походнымъ порядкомъ, далѣе—согласно плана, въ тѣ же числа. Ген. *Анненковъ*.

55. Телеграмма г.-м. Махотина г.-м. Анненкову, 12 ноября 1876 г., изъ Москвы въ С.-Петербургъ.

По неимѣнію расчета на поѣзда казаковъ, прошу выслать таковой возможно скорѣе. Ген. *Махотинъ*.

56. Телеграмма Начальника Главнаго Штаба командующему войсками Одесскаго военнаго округа, 12 ноября 1876 г., № 1997.

Необходимо отправить остановленные эшелоны 7-го драг. полка изъ Елисаветграда въ Одессу 13 или 14 ноября, чтобы не задержать слѣдующія съ Дона части, прибывающія въ Елисаветградъ 15 числа и слѣдующія въ этотъ день далѣе въ Кишиневъ. *Графъ Гейденъ*. (Съ копіи,—безъ скрѣпы).

57. Начальникъ военныхъ сообщеній арміи Начальнику Штаба арміи, 12 ноября 1876 г., № 20.

Завѣдывающій отдѣломъ военно-дорожныхъ сообщеній, рапортомъ отъ сего числа за № 6, проситъ сдѣлать сношеніе о снабженіи мастерскихъ, устроенныхъ на Кишиневской станціи, всѣмъ необходимымъ для ремонта подвижного состава при усиленномъ движеніи поѣздовъ, какое можетъ быть въ военное время. Въ настоящее время мастерскія эти, по донесенію инженера, кол. сов. *Горчакова*, даже невполнѣ дѣйствуютъ. Мнѣ неизвѣстно, какая часть желѣзной дороги поступитъ въ мое вѣдѣніе, вслѣдствіе сего заявленіе завѣдывающаго отдѣломъ считаю долгомъ препроводить на распоряженіе вашего высокопревосходительства. Подписалъ: г.-л. *Каталей*.

58. Телеграмма г.-м. Анненкова полк. Бушену, 13 ноября 1876 г., № 2025, въ Кіевъ.

Необходимо отправить экстреннымъ, особымъ поѣздомъ изъ Петербурга черезъ Брестъ, Казатинъ, Жмеринку и Кишиневъ полевое казначейство дѣйствующей арміи съ деньгами, изъ 15 вагоновъ, въ томъ числѣ 9 платформъ. Телеграфируйте, можно ли отправить изъ Бреста въ Жмеринку пассажирскимъ поѣздомъ № 6, помѣщенномъ въ графикѣ, но не въ ходу. Ген. *Анненковъ.* (Съ проекта,— безъ скрѣпы).

---

59. Г.-м. Анненковъ завѣдывающему передвиженіями войскъ полк. Басову, 15/16 ноября 1876 г., № 1407.

Въ видахъ бóльшаго удобства доставки провіанта, штабъ Одесскаго военнаго округа, съ соизволенія Его Высочества Главнокомандующаго, измѣнилъ дислокацію частей 32-й пѣх. дивизіи. Вслѣдствіе этого признано необходимымъ, чтобы всѣ части названной дивизіи и ея артиллеріи были высажены не въ Кишиневѣ, а въ Бендерахъ. О чемъ сообщаю вашему высокоблагородію для свѣдѣнія и зависящаго, въ чемъ слѣдуетъ, распоряженія. Вмѣстѣ съ симъ препровождаю при семъ для руководства и точнаго исполненія вѣдомость, въ которой указаны пункты высадокъ частей. Подписалъ: Свиты Е. В. г.-м. *Анненковъ.*

---

60. Завѣдывающій передвиженіями войскъ по Козлово-Воронежско-Ростовской и Ростово-Владикавказской желѣзнымъ дорогамъ завѣдывающему передвиженіями войскъ по всѣмъ желѣзнымъ и водянымъ путямъ Имперіи, 15 ноября 1876 г., № 914, г. Ростовъ (на Дону).

Вслѣдствіе телеграммы вашего превосходительства, относительно неуклоннаго выполненія плана перевозки Донскихъ частей, имѣю честь донести, что Донская батарея № 8 была доставлена изъ Новочеркасска на ст. Гниловскую своевременно, но на этой станціи производилась ею пересадка очень долго, такъ что Воронежскіе вагоны вернулись въ Ростовъ болѣе чѣмъ черезъ 5 час. Причина такой медленности заключается въ томъ, во-первыхъ, что ст. Гниловская, на основаніи имѣющихся у нея распоряженій управленія Харьковской дороги, положительно объявила мнѣ, что не признаетъ и не будетъ исполнять никакихъ моихъ требованій и распоряженій, такъ какъ на Харьковской дорогѣ имѣется особый завѣдывающій передвиженіями, а во-вторыхъ, потому, что на Гниловской не имѣется ни платформъ,

ни достаточно удобнаго мѣста для погрузки. Въ виду этихъ затрудненій, въ прежнее время Харьковскіе вагоны подавались всегда для погрузки въ Черкасскъ, но въ недавнее время управленіе означенной дороги объявило мнѣ черезъ полк. *Куликова*, что перегрузка должна производиться въ Ростовѣ. Находя такое заявленіе Харьковской дороги, прилагаемое при семъ въ копіи, крайне обременительнымъ для войскъ, я немедленно донесъ о томъ вашему превосходительству рапортомъ отъ 25 октября за № 702 съ подробнымъ объясненіемъ причинъ. Между тѣмъ, еще до разрѣшенія этого вопроса послѣдовалъ призывъ и потомъ перевозка Донскихъ частей. Имѣя положительное заявленіе Харьковской дороги о томъ, что при подобныхъ перевозкахъ перегрузка должна производиться всегда въ Ростовѣ, я сдѣлалъ съ своей стороны всѣ нужныя къ тому распоряженія и если Харьковская дорога не заготовила на Гниловской потребнаго подвижного состава, забывъ свое собственное требованіе, предъявленное мнѣ лишь нѣсколько дней тому назадъ, то происшедшіе при этомъ случаѣ безпорядки должны быть отнесены по справедливости на безурядицу, царствующую на этой дорогѣ. Я могъ бы поправить все дѣло, отправивъ Воронежскіе вагоны до Харькова, но взамѣнъ ихъ не было надежды получить отъ Харьковской дороги такое же число приспособленныхъ конскихъ вагоновъ, а между тѣмъ мнѣ необходимо было огромное число этихъ вагоновъ, ибо рядомъ съ перевозкою лошадей, взятыхъ по военно-конской повинности, началась перевозка Донскихъ частей (по 5 поѣздовъ въ сутки) и предполагалось открыть еще перевозку ремонтовъ (до 450 лошадей въ день). Требованіе на вагоны было такъ велико, что я надѣялся управиться лишь при особенной точности движенія поѣздовъ, быстротѣ разгрузки и немедленномъ обратномъ движеніи подвижного состава.

Въ виду объясненнаго и причинъ, изложенныхъ въ рапортѣ моемъ № 702, прошу распоряженія, чтобы Харьковскіе вагоны подавали въ Черкасскъ постоянно въ тѣхъ случаяхъ, когда Донскія части отправляются изъ этого пункта на Азовскую дорогу и чтобы на Гниловской станціи, во избѣжаніе промедленій, исполняли мои требованія, такъ какъ я легче и своевременнѣе могу устранить различныя мелкія недоразумѣнія, находясь въ Ростовѣ, нежели полк. *Куликовъ* изъ Харькова. Подписалъ: полк. *Шебановъ*.

Завѣдывающій передвиженіемъ войскъ по Курско - Харьково-Азовской дорогѣ завѣдывающему передвиженіемъ войскъ полк. Шебанову, 20 октября 1876 г., № 894.

Управленіе Курско-Харьково-Азовской дороги, отзывомъ отъ 17 октября за № 9834, увѣдомило меня, что на бывшемъ въ этомъ мѣсяцѣ съѣздѣ г.г. управляющихъ дорогъ, на которомъ присутствовалъ Свиты Е. В. г.-м.

Анненковъ, управляющій названной дороги г. *Ивановъ* заявилъ, что, согласно конвенціи о прямомъ товарномъ сообщеніи дорогъ II и III группъ, на станціяхъ Ростовъ и Лозово-Севастопольской будетъ производиться перегрузка. Сообщая объ этомъ вашему высокоблагородію для зависящихъ распоряженій, считаю нужнымъ присовокупить, что въ настоящее время вагоны Курско-Харьково-Азовской дороги не будутъ подаваемы до Новочеркасска, какъ то дѣлалось прежде. (Съ копіи,—подл. подписалъ: полк. *Куликовъ*; скрѣпилъ: полк. *Шебановъ*).

---

61. Телеграмма г.-м. Черкесова въ Главный Штабъ, 15 ноября 1876 г., изъ Кіева въ С.-Петербургъ.

Завѣдывающій передвиженіемъ положительно затрудняется назначить поѣздъ для перевозки штаба XII корпуса изъ Кіева, если этотъ штабъ не будетъ включенъ въ планъ перевозки. Прошу распоряженія. *Черкесовъ*.

---

62. Телеграмма г.-м. Павлова г.-м. Анненкову, 15 ноября 1876 г., изъ Тифлиса въ С.-Петербургъ.

Прикажите скорѣе сообщить планъ перевозки кавказскихъ частей въ Дунайскую армію. *Павловъ*.

---

63. Завѣдывающій передвиженіемъ войскъ Кіевскаго военнаго округа начальнику штаба Харьковскаго военнаго округа, 16 ноября 1876 г., № 1403/10298, г. Кіевъ.

Сего числа я получилъ телеграмму о томъ, что на станцію Ворожба, Курско-Кіевской желѣзной дороги, прибылъ 10-й драг. Новгородскій полкъ съ требованіемъ перевозки до Курска и съ увѣдомленіемъ о томъ, что завтра прибудетъ для той же цѣли 10-й уланскій полкъ. Ни плана перевозки этихъ частей, ни увѣдомленія о томъ изъ комитета по передвиженію войскъ, или окружнаго штаба, или 10-й дивизіи, или полковъ я не получалъ, а потому никакія распоряженія о перевозкѣ этихъ полковъ заблаговременно не были сдѣланы. Такъ какъ подобные случаи могутъ повториться и въ будущемъ, я покорно прошу не оставить меня высылкою въ возможной скорости подробныхъ свѣдѣній о всѣхъ частяхъ Харьковскаго военнаго округа, которымъ предстоитъ слѣдованіе по завѣдуемымъ мною Курско-Кіевской, Кіево-Брестской и Фастовской желѣзнымъ дорогамъ, дабы заблаговременно можно было бы сдѣлать объ этомъ необходимыя распоряженія. Подписалъ: полк. *Бушенъ*.

---

64. Телеграмма полк. Бушена г.-м. Анненкову, 16 ноября 1876 г., изъ Кіева въ С.-Петербургъ.

Штатныя части Кіевскаго округа постоянно требуютъ лишнихъ вагоновъ противъ расчета, объявленнаго при циркулярѣ Главнаго Штаба № 303; нѣкоторыя требуютъ лишнихъ противъ плана эшелоновъ или поѣздовъ по 37 вагоновъ; округъ все предписываетъ мнѣ удовлетворить этимъ требованіямъ; если пойдетъ такъ далѣе, не хватитъ вагоновъ на выполненіе плана; прошу распоряженія. *Бушенъ.*

---

65. Телеграмма г.-м. Анненкова полк. Басову, 17 ноября 1876 г., № 2207, въ Одессу.

Подвижной лазаретъ 11-й пѣх. дивизіи долженъ быть высаженъ въ Бирзулѣ, гдѣ и откроетъ свое дѣйствіе до окончанія перевозки войскъ. Доложите объ этомъ начальнику окружнаго штаба. *Анненковъ.* (Съ проекта,—безъ скрѣпы).

---

66. Телеграмма г.-л. Шильдера-Шульднера г.-м. Анненкову, 17 ноября 1876 г., изъ Чернигова въ С.-Петербургъ.

По плану перевозки, штабъ дивизіи садится въ Городнѣ съ 5-мъ эшелономъ 18-го полка. Циркуляромъ Главнаго Штаба сего года № 303 полкъ, 5 поѣздовъ по 28 вагоновъ, разсчитанъ безъ штаба дивизіи, которому надо еще ? (6. *Ред.*) вагоновъ—иначе останется; также одному отдѣленію дивизіоннаго лазарета слѣдуетъ упомянутымъ циркуляромъ 2 поѣзда, назначенъ одинъ—не помѣстится. Прошу распоряженія. Ген. *Шильдеръ.*

---

67. Телеграмма г.-м. Анненкова г.-м. Павлову, 17 ноября 1876 г., № 2206, въ Тифлисъ.

Планы перевозки кавказскихъ частей въ Дунайскую армію высланы вамъ и наказнымъ атаманамъ почтою 12 ноября. Ген. *Анненковъ.* (Съ проекта,—безъ скрѣпы).

---

68. Телеграмма г.-м. Анненкова полк. Басову, 18 ноября 1876 г., № 2250, въ Одессу.

Сдѣлайте распоряженіе, чтобы коменданты станцій: Жмеринка, Бирзула, Бендеры и Кишиневъ ежедневно въ 12 час. ночи телеграфировали бы мнѣ—сколько эшелоновъ и какихъ частей войскъ прибыли на мѣсто и выгрузились. Деньги за депеши будутъ возвращены. Ген. *Анненковъ.* (Съ проекта,—безъ скрѣпы).

---

69. Телеграмма г.-м. Анненкова полк. Басову, 18 ноября 1876 г., № 2275, въ Одессу.

Ночное освѣщеніе для разгрузки кавалерійскихъ поѣздовъ надо устроить, кромѣ Кишинева и Бендеръ, въ Жмеринкѣ и Бирзулѣ. Ген. *Анненковъ.* (Съ проекта,—безъ скрѣпы).

---

70. Телеграмма г.-ад. Дрентельна Начальнику Главнаго Штаба[1]), 18 ноября 1876 г., изъ Кіева въ С.-Петербургъ.

Циркуляръ Главнаго Штаба 6 ноября сего года № 303 полученъ въ Кіевѣ только 16-го; части войскъ едва ли получили, поэтому, хотя и предписалъ руководствоваться циркуляромъ, но сомнѣваюсь, чтобы этимъ устранились недоразумѣнія относительно числа вагоновъ, къ тому и самый планъ не согласованъ съ циркуляромъ, а именно: по расчету циркуляра одно отдѣленіе дивизіоннаго лазарета должно слѣдовать двумя эшелонами, а по плану слѣдуетъ въ одномъ, по циркуляру пѣхотный полкъ перевозится пятью эшелонами по 28 вагоновъ въ каждомъ, а по плану при 5-мъ эшелонѣ слѣдуетъ и дивизіонный штабъ, требующій около 6 вагоновъ; управленіе корпуса не включено ни въ циркулярѣ, ни въ планѣ; перевозка онаго съ однимъ изъ эшелоновъ невозможна, такъ какъ для всего корпуснаго управленія требуется не менѣе 15 вагоновъ, а для одного штаба до 10. Начальникъ саперной бригады донесъ, что ежели понтонный полубаталіонъ двинуть четырьмя эшелонами, какъ назначено по плану, то не помѣстится 14 понтонныхъ фуръ; расчетъ его повѣренъ ген. *Ивановымъ* и признанъ согласнымъ съ препровожденнымъ ген. *Тотлебеномъ* въ Главный Штабъ 10 февраля. Сапернымъ баталіонамъ необходимо добавить 12 вагоновъ сверхъ нормы циркуляра и 7 вагоновъ на управленіе бригады и музыкантскій хоръ, а по плану назначено управленію слѣдовать съ однимъ изъ эшелоновъ. *Дрентельнъ.*

---

71. Министръ Финансовъ Военному Министру, 18 ноября 1876 г., № 3427.

Милостивый государь, Дмитрій Алексѣевичъ. Мѣры, принятыя для усиленной перевозки войскъ и военныхъ принадлежностей по желѣзнымъ дорогамъ и заключающіяся въ прекращеніи временно товарнаго движенія и въ передачѣ подвижного состава съ однѣхъ желѣзныхъ дорогъ на другія, имѣли послѣдствія крайне стѣснительныя для нашей торговли. Прилагаемая копія съ полученной мною отъ Одесскаго градоначальника телеграммы служитъ доказательствомъ,

---

[1]) См. документъ № 72. *Ред.*

какъ тяжко отзывается на положеніе торговли и населенія невозможность передвиженія грузовъ. Между тѣмъ, всякія распоряженія, стѣсняющія экономическое наше положеніе, представляются, въ настоящемъ фазисѣ дѣлъ, крайне нежелательными. Поэтому, долгомъ считаю обратиться къ вашему высокопревосходительству съ покорнѣйшею просьбою не изволите ли признать возможнымъ, принявъ во вниманіе интересы нашихъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ и нашей торговли, предоставить желѣзнымъ дорогамъ бóльшую возможность удовлетворять потребностямъ передвиженія частныхъ грузовъ. Къ сему долгомъ считаю присовокупить, что съ таковымъ же ходатайствомъ я отнесся къ г. Министру Путей Сообщенія. Примите увѣреніе въ совершенномъ моемъ почтеніи и преданности. Подписалъ: *М. Рейтернъ.*

---

72. Телеграмма Начальника Главнаго Штаба командующему войсками Кіевскаго военнаго округа, 19 ноября 1876 г., № 2302, въ Кіевъ.

Личный составъ корпусныхъ, дивизіонныхъ и бригадныхъ штабовъ долженъ быть отправляемъ пассажирскими поѣздами, тяжести же и лошади—съ однимъ изъ эшелоновъ полка. Корпусные штабы не включены ни въ планъ, ни въ циркуляръ, такъ какъ они только что образованы. Дивизіонный лазаретъ, какъ находящійся въ меньшемъ составѣ и раздѣленный во время самой мобилизаціи, можетъ быть перевезенъ въ одномъ поѣздѣ. *Графъ Гейденъ.* (Съ проекта,—безъ скрѣпы).

---

73. Телеграмма г.-м. Анненкова г.-л. Шильдеру-Шульднеру, 19 ноября 1876 г., № 2296, въ Черниговъ.

Личный составъ штаба долженъ быть отправленъ пассажирскимъ поѣздомъ, а тяжести воинскимъ по плану. Дивизіонный лазаретъ, какъ находящійся въ меньшемъ составѣ, можетъ быть отправленъ однимъ поѣздомъ. Ген. *Анненковъ.* (Съ проекта,—безъ скрѣпы).

---

74. Телеграмма полк. Тимлера г.-м. Анненкову 19 ноября 1876 г., изъ Вильны въ С.-Петербургъ.

Люди гвардейскаго экипажа не получили пищу въ Динабургѣ; депеша о приготовленіи пищи послана со ст. Корсовки, получена за 4 часа до прихода поѣзда. Полк. *Тимлеръ.*

---

75. Начальникъ Штаба арміи Начальнику военныхъ сообщеній арміи, 19 ноября 1876 г., № 253, г. С.-Петербургъ.

На отзывъ вашего превосходительства отъ 12 ноября за № 20 и на надписи за №№ 22 и 28 увѣдомляю, что Его Императорское Высочество Главнокомандующій приказалъ сообщить: 1) въ вѣдѣніе управленія военными сообщеніями арміи предполагается взять только участокъ Одесско-Ясской желѣзной дороги отъ ст. Бендеры до границы; 2) исполнить это предполагается не ранѣе какъ за недѣлю до того времени, которое будетъ назначено для дальнѣйшаго движенія арміи; 3) прежде чѣмъ сноситься съ Министерствомъ Путей Сообщеній объ усиленіи средствъ, имѣющихъ на указанномъ участкѣ, какъ въ мастерскихъ, такъ и въ складахъ, слѣдуетъ безотлагательно на мѣстѣ собрать свѣдѣнія о томъ, какія именно средства имѣются, какъ на означенномъ участкѣ, такъ и въ распоряженіи управленія Одесской дороги и которыя могли бы быть употреблены для усиленія средствъ названнаго участка, а затѣмъ опредѣлить какое именно количество средствъ будетъ недоставать и будетъ подлежать или присылкѣ съ другихъ дорогъ, или покупкѣ; 4) сношенія съ Министерствомъ Путей Сообщеній о доставленіи тѣхъ свѣдѣній, которыя изложены въ рапортѣ, препровожденномъ при надписи вашей отъ 14 ноября за № 22, предоставляется сдѣлать вашему превосходительству непосредственно; 5) о назначеніи инженеръ-технолога *Иванова* начальникомъ подвижного состава въ эксплоатаціонный штатъ отдѣла военно-дорожныхъ сообщеній, а равно о назначеніи ему помощниковъ, сдѣлано сношеніе черезъ Главный Штабъ съ Министерствомъ Путей Сообщеній, но вмѣстѣ съ симъ сообщено, чтобы, какъ *Ивановъ*, такъ и другія лица были пока только предувѣдомлены о назначеніи, а прибыть въ Кишиневъ они должны только ко времени перехода названнаго участка въ завѣдываніе управленія военными сообщеніями, о чемъ будетъ сообщено особо; 6) желѣзнодорожный баталіонъ будетъ перевезенъ въ Кишиневъ въ началѣ декабря мѣсяца (около 10 числа), а на командированіе двухъ ротъ этого баталіона нынѣ же Его Императорское Высочество не изъявилъ согласія, тѣмъ болѣе, что въ настоящее время еще не опредѣлился вполнѣ размѣръ потребности въ употребленіи чиновъ этого баталіона; 7) съ этимъ баталіономъ прибудетъ достаточное число сигнальныхъ принадлежностей и рабочихъ инструментовъ; 8) прежде рѣшенія вопроса о пріобрѣтеніи на названный участокъ подъемнаго крана и одного вполнѣ снаряженнаго вспомогательнаго вагона, необходимо, согласно 3 пункта этого отзыва, собрать свѣдѣніе—не могутъ ли эти предметы быть получены съ Одесской желѣзной дороги. (Черновой,—подл. подписалъ: г.-ад. *Непокойчицкій*; скрѣпилъ: Пом. Нач. Шт. Свиты Е. В. г.-м. *Левицкій*).

76. Телеграмма Начальника Главнаго Штаба командующему войсками Кіевскаго военнаго округа, 20 ноября 1876 г., № 2355.

Для обоихъ телеграфныхъ парковъ добавляется пятый поѣздъ, раздѣливъ число вагоновъ всѣхъ пяти поѣздовъ поровну для каждаго парка. Добавочный поѣздъ отходитъ въ восемнадцатый день мобилизаціи изъ Кіева въ 3 часа дня номеромъ 29 и слѣдуетъ до Казатина; изъ Казатина до Жмеринки въ девятнадцатый день мобилизаціи номеромъ 27; въ двадцатый день номеромъ 33 изъ Жмеринки до Бирзулы; номеромъ 21 въ двадцать первый день мобилизаціи изъ Бирзулы до Кишинева. Горячая пища назначается—19 день въ Жмеринкѣ, 20 и 21 день въ Бирзулѣ. Время отхода поѣздовъ со станцій должно быть сообщено завѣдывающими. (Съ проекта,—безъ подписи и скрѣпы).

---

77. Завѣдывающій передвиженіями войскъ Петербургскаго военнаго округа завѣдывающему передвиженіемъ войскъ по всѣмъ желѣзнымъ дорогамъ и водянымъ путямъ Имперіи, 20 ноября 1876 г., № 467, г. С.-Петербургъ.

Директоръ С.-Петербурго-Варшавской желѣзной дороги, отзывомъ отъ 19 ноября за № 8262, меня увѣдомилъ, что два баркаса, присланные на станцію ввѣренной ему дороги, для отправленія въ дѣйствующую армію, имѣютъ размѣръ въ 12 футовъ 4 дюйма, каковой превышаетъ габаритъ въ 11 футовъ, утвержденный Министерствомъ для упомянутой дороги, вслѣдствіе чего означенные два баркаса по С.-Петербурго-Варшавской желѣзной дорогѣ отправлены быть не могутъ. На основаніи предписанія отъ 18 ноября за № 1441, представляя обстоятельство это на благоусмотрѣніе вашего превосходительства, имѣю честь покорнѣйше просить о послѣдующемъ по сему не оставить меня новымъ предписаніемъ. Подписалъ: гв. ротм. *Авенаріусъ.*

---

78. Телеграмма Начальника Главнаго Штаба г.-ад. Непокойчицкому, 20 ноября 1876 г., № 2322, въ Москву.

Всѣ войска требуютъ болѣе вагоновъ, чѣмъ это положено расчетомъ, объявленнымъ къ руководству при циркулярѣ № 303; расчеты эти составлены послѣ долголѣтнихъ опытовъ. Личный составъ штабовъ перевозится въ пассажирскихъ поѣздахъ, а обозъ при 5-мъ эшелонѣ, въ которомъ 21 вагонъ. (Съ проекта,—безъ подписи и скрѣпы).

---

79. Телеграмма полк. Куликова г.-м. Анненкову, 20 ноября 1876 г., изъ Харькова въ С.-Петербургъ.

Доложилъ начальнику окружнаго штаба, что личный составъ штабовъ должно отправлять пассажирскими поѣздами, но я затрудняюсь тѣмъ, что на Севастопольской дорогѣ прекращено пассажирское движеніе, слѣдовательно неудобно отправлять и по Азовской дорогѣ—будетъ затрудненіе въ Лозовой. Полк. *Куликовъ*.

---

80. Телеграмма г.-м. Анненкова полк. Куликову, 20 ноября 1876 г., № 2331.

Непремѣнно постарайтесь, гдѣ возможно будетъ, опоздавшіе эшелоны 10-й кав. дивизіи везти съ поѣздами, опредѣленными въ планѣ. Правленіе въ Петербургѣ обѣщалось, что никакихъ недоразумѣній съ управляющимъ Харьково-Николаевской дороги не будетъ. Ген. *Анненковъ*. (Съ проекта,—безъ скрѣпы).

---

81. Телеграмма г.-м. Анненкова полк. Тимлеру, 20 ноября 1876 г., № 2346, въ Вильну.

Въ Бѣлостокѣ должна быть производима безусловно перегрузка, какъ полковъ, такъ и понтоновъ, какъ указано планомъ, отнюдь не отступая отъ онаго. *Анненковъ*. (Съ проекта,—безъ скрѣпы).

---

82. Телеграмма г.-м. Анненкова полк. Тимлеру, 20 ноября 1876 г., № 2324, въ Вильну.

Непремѣнно перегружайте тамъ, гдѣ группы сходятся, но телеграфируйте мнѣ, не будетъ ли задержки по плану отъ означенной перегрузки, и для отстраненія задержки, какъ поступать съ подвижнымъ составомъ. Ген. *Анненковъ*. (Съ проекта,—безъ скрѣпы).

---

83. Телеграмма г.-ад. Непокойчицкаго г.-ад. графу Гейдену, 21 ноября 1876 г., изъ Скуратова въ С.-Петербургъ.

Если кавалерійскіе полки просятъ увеличенія числа вагоновъ, то, вѣроятно, потому, что по распоряженію Генералъ-Инспектора кавалеріи непроданный бракъ долженъ быть взятъ въ походъ, какъ уже готовый запасъ. Г.-ад. *Непокойчицкій*.

---

84. Телеграмма г.-ад. Дрентельна Начальнику Главнаго Штаба, 22 ноября 1876 г., изъ Кіева въ С.-Петербургъ.

По плану перевозки 18-я арт. бригада высаживается въ Кіевѣ, откуда должна итти двѣ недѣли пѣшимъ порядкомъ. Убѣдительнѣйше прошу распоряженія подвезти бригаду эту Фастовскою дорогою: управленіе и 3-ю батарею до Черкасска, 1-ю и 2-ю батареи до Шполы, 4-ю до Городища, 5-ю до Корсуня, 6-ю до Бобринской. Равно прошу, для избѣжанія напрасныхъ маршей въ суровую погоду, высадить 70-й Ряжскій полкъ въ Бѣлой Церкви, 72-й Тульскій въ Кожанкѣ, не останавливая эти полки въ Кіевѣ. О послѣдующемъ не откажите телеграфировать для своевременной поправки маршрутовъ. *Дрентельнъ.*

---

85. Телеграмма Начальника Главнаго Штаба командующему войсками Харьковскаго военнаго округа, 23 ноября 1876 г., № 2450, въ Харьковъ.

Прошу распоряженія, чтобы командиръ 36-й арт. бригады отправленіе батарей производилъ согласно плана, отнюдь не отступая отъ онаго и тѣхъ указаній по этому предмету, которыя сообщены ему завѣдывающимъ передвиженіемъ войскъ полк. *Головинымъ.* (Съ проекта,—безъ подписи и скрѣпы).

---

86. Телеграмма полк. Басова г.-м. Анненкову, 24 ноября 1876 г., изъ Одессы въ С.-Петербургъ.

Въ Тирасполѣ и Кучурганѣ работы по исправленію водоснабженія задержали обратные поѣзда, что причинило сильное опозданіе въ Жмеринкѣ, такъ 22 ноября отправлены саперы, эшелонъ конной № 16 батареи и 6-й эшелонъ 11-й бригады, а 3 эшелона отошли 23; опозданіе прекратится сегодня и слѣдующіе эшелоны попадутъ въ росписаніе свое. Въ Елисаветградъ отправилъ эшелоны по плану своевременно. Полк. *Басовъ.*

---

87. Телеграмма полк. Басова г.-м. Анненкову, 25 ноября 1876 г., изъ Одессы въ С.-Петербургъ.

Первоначальная задержка отъ работъ по возстановленію водоснабженія въ Тирасполѣ и Кучурганѣ, опозданіе прихода нѣкоторыхъ Кіево-Брестскихъ эшелоновъ, дурная погода не позволяютъ возстановить правильное движеніе и особенно возвращеніе обратныхъ поѣздовъ; необходимо сдѣлать остановку

плана на четыре дня, относя эту мѣру только для Жмеринки и оставляя выполненіе операціи перевозки войскъ, идущихъ черезъ Елисаветградъ, по плану безъ измѣненія; подробное объясненіе посылается телеграммой управленія на имя *Шерваля.* Полк. *Басовъ.* .

---

88. Телеграмма Помощника Начальника Главнаго Штаба командующему войсками Кіевскаго военнаго округа, 25 ноября 1876 г., № 2483, въ Кіевъ.

Необходимо остановить перевозку 33-й арт. бригады и 2-хъ полковъ 33-й дивизіи, впредь до особаго распоряженія. *Мещериновъ.* (Съ проекта,—безъ скрѣпы).

---

89. Телеграмма г.-м. Анненкова полк. Бушену, 25 ноября 1876 г., № 2550, въ Кіевъ.

Всѣ эшелоны 5-й пѣх. дивизіи и 5-й арт. бригады должны слѣдовать до Жмеринки въ вагонахъ, въ которыхъ они прибыли съ Курско-Кіевской дороги, то есть безъ перегрузки, если вы не можете обойтись средствами Кіево-Брестской. Ген. *Анненковъ.* (Съ проекта,—безъ скрѣпы).

---

90. Телеграмма г.-м. Анненкова полк. Басову и Куликову, 25 ноября 1876 г., № 2553, въ Одессу и Харьковъ.

Начальникъ 9-й кав. дивизіи телеграфируетъ, что топка вагоновъ плохая, офицерамъ даютъ товарные вагоны, остановки поѣздовъ дѣлаютъ тамъ, гдѣ нѣтъ возможности добыть провизіи, людямъ не розданы инструменты для расчистки снѣга, уже начавшагося. Коменданты не оказываютъ должнаго содѣйствія. Примите энергическія мѣры къ немедленному устраненію сего. Телеграфируйте—шли ли поѣзда этой дивизіи по плану. Ген. *Анненковъ.* (Съ проекта,—безъ скрѣпы).

---

91. Телеграмма г.-м. Анненкова полк. Головину, подполк. Новогребельскому, полк. Тимлеру и Бушену, 25 ноября 1876 г.

Впредь до особаго распоряженія, по соглашенію съ управленіями завѣдуемыхъ вами дорогъ, сдѣлайте распоряженіе, чтобы въ каждый воинскій поѣздъ ставились бы отапливаемые вагоны III класса: въ пѣхотный поѣздъ—четыре; въ кавалерійскій, артиллерійскій, понтонный, телеграфный и парковой—по одному. Ген. *Анненковъ.* (Съ проекта,—безъ скрѣпы).

---

92. Телеграмма полк. Бушена г.-м. Анненкову, 25 ноября 1876 г., изъ Кіева въ С.-Петербургъ.

Одесская дорога не возвратила подвижного состава, отчего Брестская дорога задолжала Курско-Кіевской 106 вагоновъ и не могла отправить сего числа 6-й понт. полубаталіонъ; одновременно пришлось грузить 5-й и 6-й понт. баталіоны и телеграфный паркъ; для однихъ понтоновъ требовалось 118 платформъ самыхъ большихъ; 6-й понт. полубаталіонъ будетъ отправленъ росписаніемъ 5-го полубаталіона №№ 25, 27 и 29 отъ 25 ноября и № 15 отъ 26 ноября, 5-й же полубаталіонъ отправится 28 числа, по сборѣ платформъ по всей линіи. *Бушенъ.*

---

93. Телеграмма полк. Куликова г.-м. Анненкову, 26 ноября 1876 г., изъ Харькова въ С.-Петербургъ.

Эшелоны 9-й кав. дивизіи шли по плану. Не только офицеры не ѣдутъ въ товарныхъ вагонахъ, но даже и нижнимъ чинамъ въ каждомъ поѣздѣ, по крайней мѣрѣ, одинъ классный вагонъ. Не только коменданты, я тоже не оказалъ содѣйствія при требованіи, что людямъ холодно въ товарныхъ вагонахъ, дайте всѣ классные. Остановка поѣздовъ на товарныхъ станціяхъ, гдѣ нагрузка; требовали подать къ пассажирскому зданію, что исполнить не было возможности—пути были заняты. Полк. *Куликовъ.*

---

94. Министръ Финансовъ Военному Министру, 26 ноября 1876 г., № 3512.

Милостивый государь, Дмитрій Алексѣевичъ. Одесскій градоначальникъ, въ письмѣ ко мнѣ отъ 18 сего ноября, сообщаетъ о крайне бѣдственномъ положеніи Одесской торговли, происшедшемъ вслѣдствіе того, что для движенія войскъ употребляются всѣ поѣзда Одесской дороги и, затѣмъ, Одесса является совершенно отрѣзанною отъ внутреннихъ губерній Россіи. Рисуя самыми мрачными красками положеніе Одессы, *графъ Левашовъ* выражаетъ опасеніе банкротства нѣсколькихъ солидныхъ мѣстныхъ торговыхъ фирмъ и сопряженнаго съ этимъ всеобщаго экономическаго замѣшательства. Хотя ваше высокопревосходительство, въ письмѣ отъ 21 ноября за № 1497, и изволили сообщить мнѣ, что на участкахъ желѣзной дороги отъ Раздѣльной до Одессы и отъ Жмеринки до Волочиска нѣтъ никакого воинскаго движенія, но такъ какъ прочіе участки Одесской дороги пропускаютъ ежедневно такое громадное количество войсковыхъ поѣздовъ (показанное въ

прилагаемой справкѣ), которое не дозволяетъ никакого на этихъ участкахъ товарнаго движенія, то очевидно, что оставленіе свободными двухъ только ея участковъ дѣлается безполезнымъ для нуждъ торговли. Г. Кіевскій генералъ-губернаторъ, въ присланной мнѣ вчера телеграммѣ, проситъ, въ виду возрастающаго требованія сахара заграницу и значенія этого дѣла для мѣстной промышленности, участія моего для исходатайствованія хотя одного товарнаго поѣзда въ день по Кіево-Брестской дорогѣ. Убытки, причиненные не только торговлѣ, но цѣлымъ обширнымъ мѣстностямъ Имперіи прекращеніемъ товарнаго движенія на желѣзныхъ дорогахъ, неисчислимы и грозятъ совершеннымъ раззореніемъ не отдѣльнымъ только лицамъ, но цѣлымъ областямъ. Это крайне тягостное положеніе вынуждаетъ меня настоятельно ходатайствовать объ измѣненіи, пока еще есть время, плана перевозки войскъ, съ тѣмъ, чтобы дать хотя нѣкоторую возможность передвиженія частныхъ грузовъ, къ чему я побуждаюсь тѣмъ болѣе, что были, сколько мнѣ извѣстно, примѣры, что число назначенныхъ воинскихъ поѣздовъ оказывалось чрезмѣрно великимъ и поѣзда отходили пустыми или съ гораздо меньшимъ числомъ людей, чѣмъ слѣдовало по росписанію. Въ надеждѣ, что ваше высокопревосходительство не оставите безъ вниманія настоящаго моего ходатайства, вызваннаго самыми насущными потребностями, и ожидая о послѣдующемъ вашего, милостивый государь, увѣдомленія, покорнѣйше прошу принять увѣреніе въ совершенномъ моемъ почтеніи и преданности [1]). Подписалъ: *М. Рейтернъ.*

---

95. Телеграмма г.-ад. графа Гейдена г.-ад. Непокойчицкому, 26 ноября 1876 г., изъ С.-Петербурга въ Кишиневъ.

Вслѣдствіе несвоевременнаго возвращенія Одесскою дорогою подвижного состава на Кіево-Брестскую дорогу и порчи водоснабженія па станціяхъ Одесской дороги, 132-й пѣх. полкъ, 4-я, 5-я и 6-я батареи 33-й арт. бригады будутъ задержаны на мѣстахъ и отправлены позднѣе; остальныя войска будутъ прибывать съ опозданіемъ въ теченіе четырехъ дней. *Графъ Гейденъ.*

---

[1]) *На подлинномъ имѣется слѣдующая надпись Военнаго Министра:* «Отвѣчать, что по увѣдомленію г.-ад. *Посьета,* вопросъ этотъ предположено обсудить въ особой комиссіи, въ которой будутъ представители и отъ Министерства Финансовъ, и отъ Военнаго. Однакожъ комиссія эта должна принять за основаніе, что движеніе войскъ ни въ какомъ случаѣ не можетъ быть замедлено. Привожу примѣръ Германіи въ послѣднюю войну. 26 ноября. *Д. Милютинъ*». *Ред.*

96. Телеграмма полк. Бушена, инспектора Одесской дороги Васильева и и. д. управляющаго дорогою Скальскаго г.-м. Анненкову, 27 ноября 1876 г., изъ Кіева въ С.-Петербургъ.

По сообщеннымъ планамъ требуется отправить, кромѣ почтоваго поѣзда, 30 ноября 11 воинскихъ поѣздовъ, 1 декабря 12 поѣздовъ, 2 декабря 11 поѣздовъ, 3 декабря 11 поѣздовъ и такъ дальше въ послѣдующіе дни. Кромѣ того, по дополнительнымъ планамъ и телеграммамъ Главнаго Штаба весь графикъ занятъ до 17 декабря перевозкою сверхъ плана 17-й дивизіи, 17-й арт. бригады, осаднаго парка и провіантскихъ, артиллерійскихъ и интендантскихъ грузовъ; дорога вынуждена остановить движеніе пассажирскихъ поѣздовъ, за исключеніемъ почтовыхъ; возстановлять при такихъ обстоятельствахъ товарное движеніе, раньше окончанія перевозки войскъ, считаемъ положительно невозможнымъ. Завѣдывающій передвиженіемъ войскъ полк. *Бушенъ*, инспекторъ *Васильевъ*, исправляющій должность управляющаго дорогою *Скальскій*.

---

97. Телеграмма Начальника Главнаго Штаба командующему войсками Харьковскаго военнаго округа, 27 ноября 1876 г., № 2585, въ Харьковъ.

По донесенію завѣдывающаго передвиженіями войскъ, Каширскій полкъ грузился на желѣзной дорогѣ въ полномъ безпорядкѣ, чрезъ это 4-й и 5-й эшелоны этого полка были отправлены двумя часами позже, чѣмъ назначено. Прошу о распоряженіи къ предупрежденію подобныхъ случаевъ въ будущемъ. (Съ проекта,—безъ подписи и скрѣпы).

---

98. Телеграмма г.-ад. Дрентельна Начальнику Главнаго Штаба, 28 ноября 1876 г., изъ Кіева въ С.-Петербургъ.

Полк. *Басовъ* телеграммою изъ Одессы проситъ полк. *Бушена* остановить войска на станціяхъ посадки и испросить разрѣшеніе Кіевскаго окружнаго начальства на прекращеніе подвоза эшелоновъ къ Жмеринкѣ. *Басовъ* добавляетъ, что объ остановкѣ дѣйствія плана на четыре дня онъ обращался въ Петербургъ, но отвѣта не получилъ и что буря 24 ноября произвела много опустошенія и что, будто бы, правительственный телеграфъ не дѣйствуетъ. Не имѣя непосредственныхъ и ясныхъ донесеній о причинахъ, вызывающихъ необходимость пріостановки дѣйствія плана, и считая, что въ такомъ случаѣ необходимо пріостановить и войска, направляемыя

изъ другихъ округовъ, не считаю себя въ правѣ распорядиться пріостановкою дѣйствія общаго плана, хотя, въ виду встрѣчаемыхъ на Одесской дорогѣ затрудненій, считаю эту мѣру необходимою. *Дрентельнъ.*

---

99. Телеграмма инспектора Одесской дороги Васильева, полк. Бушена и управляющаго Скальскаго г.-м. Анненкову, 29 ноября 1876 г., изъ Кіева въ С.-Петербургъ.

Полк. *Бушенъ* по телеграммѣ ген. *Анненкова* не считаетъ возможнымъ изъять изъ графика ни одного воинскаго поѣзда, чтобы не нарушить плановъ перевозки войскъ; предлагается для товаровъ ввести дополнительный поѣздъ въ графикъ; измѣнять графикъ, вводить новый поѣздъ—невозможно; возить товарные поѣзда по росписанію воинскихъ, въ двойномъ составѣ, при скорости 30 верстъ—невозможно. По станціямъ сгружено при началѣ мобилизаціи товаровъ на десять поѣздовъ, которые обязательно отправить раньше прочихъ; согласно имѣющимся планамъ товарное движеніе можно открыть 10 декабря; въ настоящее время для товарнаго поѣзда не хватитъ вагоновъ. Инспекторъ *Васильевъ*, завѣдывающій передвиженіемъ войскъ полк. *Бушенъ*, за управляющаго *Скальскій.*

---

100. Начальникъ штаба Московскаго военнаго округа въ Главный Штабъ, 30 ноября 1876 г., № 13482, г. Москва.

Полученъ 2 декабря, въ 11 ч. 50 м. утра, № 2995.

Начальникъ артиллеріи Московскаго военнаго округа увѣдомилъ, что, согласно плана перевозки желѣзною дорогою, парки 8-й арт. бригады должны нагружаться на желѣзную дорогу на ст. Бронницы Московско-Рязанской желѣзной дороги; но такъ какъ 12-верстное разстояніе между названною станціею и г. Бронницами, въ коемъ расположены парки помянутой бригады, въ настоящее зимнее время, вслѣдствіе узкости дороги, для тяжело-нагруженнаго колеснаго обоза почти непроходимо и, кромѣ того, насколько ему извѣстно, на полустанкѣ Московско-Рязанской желѣзной дорогѣ Бронницы незначительное протяженіе запасныхъ путей, а также неимѣніе для нагрузки парковъ никакихъ приспособленій крайне затруднитъ парковую нагрузку 8-й парковой арт. бригады, обозъ коей, считая зарядные ящики и повозки, простирается болѣе чѣмъ до 500 ходовъ. Вслѣдствіе всего вышеизложеннаго, проситъ ходатайства командующаго войсками о перемѣнѣ плана передвиженія въ Кіевъ 8-й парковой арт. бригады, съ тѣмъ, чтобы

парки оной бригады были бы изъ Бронницъ передвинуты въ Москву по шоссе и уже въ семъ послѣднемъ городѣ помянутые парки были бы нагружены на желѣзную дорогу. Къ вышеизложенному г.-л. *Петерсъ* присовокупляетъ, что нагрузка на полустанкѣ Бронницы 8-й парковой арт. бригады, вслѣдствіе неимѣнія при ономъ полустанкѣ достаточнаго числа жилыхъ помѣщеній, при настоящемъ суровомъ времени года, представитъ значительныя затрудненія, могущія повлечь за собою несчастные съ нижними чинами случаи, отстранить кои командиры парковъ будутъ не въ силахъ. О чемъ донося Главному Штабу на зависящее распоряженіе, прошу не оставить предписаніемъ по телеграфу, если послѣдуетъ разрѣшеніе произвести посадку 8-й парковой арт. бригады въ г. Москвѣ, для сдѣланія своевременнаго распоряженія по выдачѣ маршрутовъ. Подписалъ: г.-м. *Махотинъ*.

---

101. Телеграмма Начальника Главнаго Штаба командующему войсками Московскаго военнаго округа, 30 ноября 1876 г., № 2652, въ Москву.

1-я батарея 1-й арт. бригады и лазаретъ первой дивизіи прибыли на станціи для нагрузки позднѣе назначеннаго времени, черезъ что поѣзда отправлены съ опозданіемъ и тѣмъ нарушается правильность движенія. Прошу о распоряженіи къ предупрежденію подобныхъ случаевъ въ будущемъ. (Съ проекта,—безъ подписи и скрѣпы).

---

102. Телеграмма г.-ад. Дрентельна Начальнику Главнаго Штаба, 1 декабря 1876 г., изъ Кіева въ С.-Петербургъ.

Съ прибытіемъ 27 ноября Костромского полка на квартиры въ Жмеринку, въ окрестностяхъ станціи не остается селеній для расквартированія войскъ, которыхъ, при задержкахъ движенія по Одесской дорогѣ, пришлось бы высаживать и оставлять здѣсь до возстановленія движенія. Совершенно необходимо поэтому предотвратить внезапные отказы Одесской дороги принимать войска, перевозимыя съ Брестской, и лучше заблаговременно останавливать движеніе, задерживая войска въ пунктахъ посадокъ. *Дрентельнъ*.

---

103. Начальникъ военныхъ сообщеній арміи Начальнику Штаба арміи, 2 декабря 1876 г., № 52, г. Кишиневъ.

Имѣю честь увѣдомить ваше высокопревосходительство, что на назначеніе штабъ-офицеровъ, поименованныхъ въ возвращаемой телеграммѣ, комендантами этапныхъ пунктовъ съ моей стороны препятствій не имѣется; нахожу однакоже, что число этапныхъ комендантовъ должно быть значительно увеличено. Не зная предположеній по какимъ дорогамъ и какъ далеко двинется армія, я долгомъ считаю обозначить только тѣ пункты, находящіеся собственно на желѣзныхъ дорогахъ, по которымъ можетъ производиться движеніе и въ которыхъ, по мнѣнію моему, необходимы коменданты.

Вмѣстѣ съ симъ обязуюсь заявить, что я считаю положительно невозможнымъ не придать коменданту помощника, офицера, а въ нѣкоторыхъ пунктахъ, по сложности обязанностей, даже двухъ помощниковъ; такъ какъ неестественно, чтобы при безпрерывномъ почти слѣдованіи воинскихъ поѣздовъ въ теченіе сутокъ и притомъ въ продолженіе нѣсколькихъ недѣль въ состояніи былъ одинъ этапный комендантъ встрѣчать и провожать поѣзда, а также наблюдать за нагрузкою и выгрузкою пѣхоты, артиллеріи и кавалеріи и вообще тяжестей.

Вѣдомость пунктамъ, на которые я полагалъ бы назначить этапныхъ комендантовъ, прилагается [1]). Сколько мнѣ извѣстно, въ Петербургѣ проживаетъ весьма много офицеровъ морского вѣдомства, которые могли бы съ пользою занять означенныя мѣста; сверхъ того, считалъ бы необходимымъ назначить, хотя на важнѣйшіе пункты въ Румыніи, изъ числа нынѣ состоящихъ въ должностяхъ этапныхъ начальниковъ на тѣхъ линіяхъ желѣзныхъ дорогъ, на коихъ, при настоящемъ сосредоточеніи въ Бессарабію дѣйствующей арміи, было наибольшее движеніе, и которые, слѣдовательно, пріобрѣли уже достаточную опытность въ этомъ важномъ дѣлѣ. Весьма желательно было бы также, чтобы назначаемыя на упомянутыя должности лица, по возможности, знали французскій или нѣмецкій языки. Считаю умѣстнымъ нынѣ же указать и тѣ пункты желѣзныхъ дорогъ, на которыхъ слѣдовало бы приготовлять горячую пищу и чай. Если дѣйствующая армія будетъ направлена не исключительно по желѣзнымъ дорогамъ, но и грунтовыми путями, то также необходимо учредить благовременно этапные пункты, гдѣ можетъ быть назначено только по одному этапному начальнику, безъ помощника; полезно было бы этихъ этапныхъ начальниковъ избрать изъ числа лицъ, знакомыхъ съ порядкомъ пересыльной части. Примите увѣреніе въ истинномъ къ вашему высокопревосходительству уваженіи и совершенной преданности. Подписалъ: *Каталей*.

---

[1]) Находится при дѣлѣ. *Ред.*

104. Завѣдывающій военно-дорожнымъ отдѣломъ Начальнику полевого управленія военными сообщеніями, 2 декабря 1876 г., № 53, г. Кишиневъ.

Въ исполненіе приказанія вашего превосходительства по надписи на отзывъ Штаба дѣйствующей арміи отъ 19 минувшаго ноября № 253, имѣю честь доложить по пунктамъ.

Въ отзывѣ значится, что въ вѣдѣніе управленія военными сообщеніями предполагается принять изъ Одесской желѣзной дороги только участокъ отъ ст. Бендеры до румынской границы. Предположеніе это, если бы оно осуществилось, привело бы къ четыремъ существеннымъ неудобствамъ. Во 1-хъ, по неимѣнію на ст. Бендеры паровознаго сарая, паровозы участка не имѣли бы на этой станціи покрытаго помѣщенія ни во время резервной службы, ни во время малыхъ починокъ; между тѣмъ на ст. Тирасполь, отстоящей отъ Бендеръ всего на 12 верстъ, имѣется паровозный сарай на 2 паровоза. Во 2-хъ, по неимѣнію на ст. Бендеры поворотнаго круга, пришлось бы отправлять поѣзда изъ Бендеръ въ Кишиневъ или съ одиночными паровозами, двигающимися заднимъ ходомъ, т. е. тендеромъ впередъ, или съ парными паровозами, т. е. сцѣпленными тендерами вмѣстѣ (на подобіе паровозовъ Ферли). Первый способъ движенія поѣздовъ весьма опасный, такъ какъ машинисту изъ-за тендера трудно видѣть рельсовый путь; второй способъ потребовалъ бы двойнаго количества паровозовъ, между тѣмъ большой поворотный кругъ имѣется также на упомянутой станціи Тирасполь, на которой устроено и запасныхъ путей, пакгаузовъ и платформъ больше, нежели на ст. Бендеры. Въ 3-хъ, по недостаточному назначенію въ утвержденномъ штатѣ желѣзнодорожнаго баталіона инженеровъ и другихъ лицъ для завѣдыванія эксплоатаціею поступившей въ военное вѣдомство желѣзной дороги, пришлось бы, для завѣдыванія румынскими дорогами, въ какомъ бы видѣ это завѣдываніе ни установилось, составить новые штаты и значительно увеличить расходы. Штатъ желѣзнодорожнаго баталіона составленъ для эксплоатаціи желѣзной дороги лишь 200-верстнаго протяженія; между тѣмъ протяженіе отъ Бендеръ до румынской границы 167 или почти 200 верстъ; протяженіе румынскихъ дорогъ отъ Яссъ до Турнъ-Северина болѣе 800 верстъ и при установленіи не непосредственнаго, а общаго завѣдыванія румынскими дорогами утвержденный штатъ желѣзнодорожнаго баталіона могъ бы быть достаточнымъ. Въ 4-хъ, наконецъ, по извѣстной неоконченности земляныхъ работъ между станціями Корнешти и Пырлица пришлось бы для безостановочности военныхъ перевозокъ значительную часть расходовъ по этимъ работамъ отнести на счетъ военнаго вѣдомства, тогда какъ они всецѣло входятъ въ обязанность общества, эксплоатирующаго Одесскую дорогу.

Если бы за начало военной дороги со стороны Яссъ была взята станція Тирасполь, или даже станція Кишиневъ, то первыя два неудобства были бы устранены совершенно, послѣднія же два удержались бы въ той же силѣ.

Если бы за начало военной дороги съ той же стороны была взята станція Унгены, то первое, второе и четвертое описанныя неудобства были бы устранены совершенно, третье же почти совершенно, но зато явилось бы новое неудобство отъ установленія особыхъ, напрасныхъ, хотя и неизбѣжныхъ формальностей по передачѣ подвижного состава для 16½-верстнаго участка румынской дороги Унгены-Яссы, такъ какъ этотъ участокъ имѣетъ ширину пути одинаковую съ Одесской дорогой, а отъ Яссъ начинается рельсовый путь на 3½ дюйма уже русскаго. Участокъ Унгены-Яссы могъ бы поступить въ общую эксплоатацію съ Одесской дорогой, что, какъ мнѣ извѣстно, не противорѣчитъ планамъ общества послѣдней и румынскаго правительства, а военная дорога могла бы начаться отъ самыхъ Яссъ.

По всѣмъ симъ причинамъ, незнакомый съ цѣлью предположеннаго принятія въ военное вѣдомство какого бы то ни было участка Одесской желѣзной дороги и увѣренный, что цѣль предстоящей кампаніи есть наступленіе, имѣю честь покорнѣйше просить ходатайства вашего превосходительства объ отмѣнѣ означеннаго предположенія съ тѣмъ, чтобы началомъ военной дороги со стороны Яссъ была принята станція желѣзной дороги, находящаяся въ этомъ городѣ.

Въ виду важности въ настоящее время скораго рѣшенія вопроса о началѣ военной дороги со стороны Яссъ, чтобы не задержать этого рѣшенія, докладъ мой по остальнымъ пунктамъ отзыва № 253 я буду имѣть честь представить вашему превосходительству въ дополненіе къ сему рапорту [1]). Подписалъ: инженеръ, кол. сов. *А. Горчаковъ*.

---

105. Завѣдывающій военно-дорожнымъ отдѣломъ Начальнику полевого управленія военными сообщеніями, 3 декабря 1876 г., № 54 [2]).

Въ отзывѣ № 253 Штаба дѣйствующей арміи выражено, что пріемъ участка Одесской желѣзной дороги въ завѣдываніе полеваго управленія

[1]) *На подлинномъ—надпись*: «Рапортъ сей, препровождая Начальнику Штаба дѣйствующей арміи, имѣю честь увѣдомить его высокопревосходительство, что, и по моему мнѣнію, удобнѣе было бы принять ст. Тирасполь за начало военной дороги; что же касается предположенія объ установленіи начальнаго пункта въ Яссахъ, безспорно представляющаго большое удобство и устраняющаго затруднительный пріемъ участка Одесской желѣзной дороги,—я, не менѣе того, не могу раздѣлять мнѣнія инженера, коллежскаго совѣтника *Горчакова*, такъ какъ, по всей вѣроятности, Тирасполь-Бендеры составятъ базисъ дѣйствующей арміи; на основаніи же ст. 282 Положенія о полевомъ управ. войскъ въ военное время, въ управленіи военными сообщеніями должно сосредоточиваться исполненіе всѣхъ распоряженій Главнокомандующаго, касающихся устройства и поддержанія связи арміи съ ея базисомъ. 3 дек. 1876 г., № 60, г. Кишиневъ. Начальникъ военныхъ сообщеній арміи, г.-л. *Каталей*». *Ред.*

[2]) *Имѣется помѣтка*: «1-е дополненіе къ рапорту отъ 2 декабря за № 53». *Ред.*

предполагается исполнить не ранѣе, какъ за недѣлю до того времени, которое будетъ назначено для дальнѣйшаго движенія арміи. Разумѣя, что предположеніе это относится къ тому только случаю, когда представленное мною въ рапортѣ № 53 не будетъ уважено, имѣю честь доложить:

Подъ дѣйствіями по пріему участка желѣзной дороги въ завѣдываніе съ отнесеніемъ всѣхъ расходовъ по эксплоатаціи на счетъ пріемщика, какъ въ разсматриваемомъ случаѣ, вообще понимаются: а) вызовъ и прибытіе на мѣсто назначенныхъ для завѣдыванія участкомъ агентовъ, б) полученіе тѣми же агентами всѣхъ инвентарей имущества, списковъ личнаго состава служащихъ, контрактовъ по найму, арендамъ и на работы и чертежей и описей всѣхъ сооруженій, в) провѣрка участка по этимъ документамъ и совмѣстно съ агентами, сдающими участокъ, г) опредѣленіе количества недостающихъ и пришедшихъ въ негодность предметовъ и замѣна ихъ новыми или годными, д) вступленіе новыхъ агентовъ въ исправленіе ихъ должностей. При этомъ очевидно, что ни одно изъ исчисленныхъ дѣйствій не можетъ быть исполнено ранѣе исполненія всѣхъ ему предшествующихъ. Вызовъ и прибытіе на мѣсто новыхъ агентовъ, прибудутъ ли они изъ Петербурга или изъ Москвы, потребуетъ не менѣе недѣли. Полученіе этими агентами документовъ потребуетъ не менѣе трехъ, а провѣрка наличности предметовъ не менѣе пяти дней, такъ какъ агенты-сдатчики будутъ постоянно отвлекаемы службой и непрерывающимся движеніемъ поѣздовъ по участку. Опредѣленіе количества недостающихъ и негодныхъ къ употребленію предметовъ почти не требуетъ времени, но зато замѣна ихъ новыми и годными, если только не имѣется въ готовности поблизости достаточныхъ запасовъ, можетъ потребовать времени очень много, и оно будетъ зависѣть отъ количества и отъ рода замѣняемыхъ предметовъ. Самое вступленіе новыхъ агентовъ въ должности, какъ бы они ни были опытны, требуетъ нѣкотораго ознакомленія съ второстепенными служащими на участкѣ и готоваго штата для замѣны тѣхъ изъ нихъ, которые не пожелаютъ продолжать службы или окажутся лѣнивыми или мало способными.

Всѣ эти дѣйствія, когда нѣтъ рѣчи о военныхъ операціяхъ и о передвиженіяхъ, не допускающихъ отсрочки, могутъ быть совершены исподволь и отчасти даже по пріемѣ участка новыми агентами; когда же рѣчь идетъ именно о такихъ операціяхъ и передвиженіяхъ, то никакой недоконченности въ исполненіи, уменьшающей правильность и безопасность движенія поѣздовъ, допущено не можетъ быть. Такимъ образомъ окончательное исполненіе пріема участка Одесской дороги въ завѣдываніе полеваго управленія потребуетъ не менѣе $2^1/_2$ или 3 недѣль и потому его необходимо начать вызовомъ агентовъ именно за этотъ срокъ до времени, которое будетъ назначено для дальнѣйшаго движенія арміи. Если 20 декабря

будетъ днемъ выступленія арміи въ походъ за границу, то агенты, назначенные для завѣдыванія участкомъ, должны бы теперь уже получить вызовъ; въ противномъ случаѣ или пріемъ участка будетъ замедленъ, или онъ будетъ исполненъ не съ тою аккуратностью, какая желательна для правильности и безопасности движенія воинскихъ поѣздовъ. Впрочемъ, немедленный вызовъ упомянутыхъ агентовъ въ Кишиневъ былъ бы весьма полезенъ и для случая, если представленное мною въ рапортѣ № 53 будетъ уважено. До сего дня мною были вызваны, по докладѣ вашему превосходительству и до полученія отзыва Штаба № 253, агенты, назначенные на должности управляющаго дорогою и трехъ начальниковъ службъ. Лица эти крайне необходимы для предварительнаго ознакомленія съ важнѣйшими условіями румынскихъ дорогъ, безъ котораго успѣхъ перевозки войскъ по нимъ былъ бы всегда сомнителенъ.

Однонедѣльный срокъ, указанный въ отзывѣ № 253, относится, какъ надо полагать, только къ послѣднему дѣйствію по пріему участка, которое помѣчено выше литерою *д*, т. е. ко вступленію новыхъ агентовъ въ исправленіе ихъ должностей, для чего онъ и достаточенъ. Дѣйствія же, помѣченныя выше литерами *а*, *б*, *в* и *г*, необходимо совершить заблаговременно и первое изъ нихъ, какъ изволите усмотрѣть, необходимо исполнить независимо отъ рѣшенія вопроса о начальномъ пунктѣ военной дороги со стороны Яссъ по рапорту моему № 53.

По сему имѣю честь покорнѣйше просить дозволить мнѣ немедленно вызвать въ Кишиневъ остальныхъ агентовъ эксплоатаціоннаго состава ввѣреннаго мнѣ отдѣла, а именно 3-хъ помощниковъ начальниковъ службъ и 2-хъ начальниковъ дистанцій [1]). Подписалъ: инженеръ, кол. сов. *А. Горчаковъ*.

---

106. Начальникъ военныхъ сообщеній арміи Начальнику Штаба арміи, 4 декабря 1876 г., № 67, г. Кишиневъ.

Получено 4 декабря, № 76.

Управленія отдѣловъ: этапнаго, военно-дорожнаго, почтъ и телеграфовъ, а также и состоящая при мнѣ канцелярія открыты. Первые три отдѣла помѣщены на углу Московской и Губернской улицъ въ д. Дончева, а канцелярія въ д. Новгородцева, на углу Купеческой и Московской улицъ. Подписалъ: г.-л. *Каталей*.

---

[1]) *На подлинномъ — надпись*: «Рапортъ сей, препровождая Начальнику Штаба дѣйствующей арміи, въ дополненіе къ препровожденной его высокопревосходительству надписи моей за № 60 на рапортѣ завѣдывающаго военно-дорожнымъ отдѣломъ,—имѣю честь присовокупить, что, относительно вызова въ г. Кишиневъ 3-хъ помощниковъ начальниковъ службъ и 2-хъ начальниковъ дистанцій, мною вмѣстѣ съ симъ дано разрѣшеніе инженеру колежскому совѣтнику *Горчакову*. 3 декабря 1876 г., № 61, г. Кишиневъ. Начальникъ военныхъ сообщеній дѣйствующей арміи, г.-л. *Каталей*». *Ред.*

107. Выписка изъ рапорта Главнокомандующаго Государю Императору, 5 декабря 1876 г., № 2.

Въ квартирномъ росписаніи ввѣренной мнѣ арміи, въ теченіе истекшей недѣли, не послѣдовало никакихъ перемѣнъ. Передвиженіе войскъ къ мѣстамъ квартирнаго расположенія продолжается согласно составленнаго въ Главномъ Штабѣ плана передвиженія войскъ по желѣзнымъ дорогамъ и маршрутамъ, выданнымъ изъ округовъ. Въ движеніи по Одесской желѣзной дорогѣ, въ теченіе истекшей недѣли, произошли новыя замедленія, отчасти вслѣдствіе бури, свирѣпствовавшей 25 и 26 ноября по линіи желѣзной дороги, отчасти по другимъ, еще не вполнѣ выясненнымъ причинамъ. По разъясненіи командированнымъ мною моимъ адъютантомъ всѣхъ причинъ замедленія, я донесу вслѣдъ за симъ, какъ о самихъ причинахъ замедленія, такъ и о степени вліянія ихъ на скорость сосредоточенія войскъ. При передвиженіи войскъ по желѣзнымъ дорогамъ, 30 ноября былъ случай столкновенія поѣздовъ. Поѣздъ, шедшій съ 3-мъ эшелономъ 5-го понт. полубаталіона, по винѣ машиниста, ѣхавшаго безъ соблюденія сигналовъ, возлѣ ст. Тарасово наскочилъ на обратный поѣздъ и повредилъ 5 порожнихъ вагоновъ. Несчастій при этомъ никакихъ не было. (Безъ подписи и скрѣпы).

---

108. Завѣдывающій военно-дорожнымъ отдѣломъ Начальнику полевого управленія военными сообщеніями, 5 декабря 1876 г., № 61.

Изъ наиболѣе подробныхъ о подвижномъ составѣ на румынскихъ желѣзныхъ дорогахъ свѣдѣній, составленныхъ полк. *княземъ Кантакузеномъ* и не заключающихъ въ себѣ данныхъ объ участкѣ этихъ дорогъ между ст. Филаретово и ст. Джуржа (Журжево. *Ред.*), оказывается:

а) *въ отношеніи паровозовъ.* Участокъ Сучава—Яссы—Романъ, эксплоатируемый австрійскимъ обществомъ, имѣетъ: 9 паровозовъ mixte, неудобныхъ для тяжелыхъ поѣздовъ и по своей силѣ близкихъ къ типу Кесслера, самому старому на Одесской дорогѣ, и 13 паровозовъ товарныхъ, по силѣ своей близкихъ къ типу Шварцкопфа, преобладающему на Одесской желѣзной дорогѣ. Участокъ Романъ—Галацъ—Бухарестъ (Филаретово)—Турнъ-Севернъ, эксплоатируемый румынскимъ обществомъ, имѣетъ: 20 паровозовъ легкихъ, наиболѣе удобныхъ для поѣздовъ курьерскихъ; 55 паровозовъ mixte, какъ на предыдущемъ участкѣ, и 35 паровозовъ товарныхъ, тоже какъ на предыдущемъ участкѣ. Итого на обоихъ участкахъ имѣется: 20 легкихъ паровозовъ, 64 паровоза mixte и 48 товарныхъ паровозовъ.

б) *въ отношеніи пассажирскихъ вагоновъ.* Участокъ Сучава—Яссы—Романъ имѣетъ: 4 вагона I класса, 8—I и II кл., 8—II кл. и 20—III кл. Участокъ Романъ—Галацъ—Бухарестъ—Турнъ-Северинъ имѣетъ: 1 — салонъ, 58—I кл., 83—II кл. и 241—III кл. Итого на обоихъ участкахъ имѣется: 1—салонъ, 62—I кл., 8—I и II кл., 91—II кл. и 261—III кл. Всѣ вагоны о двухъ осяхъ.

в) *въ отношеніи товарныхъ вагоновъ.* 1-й участокъ имѣетъ: 5—багажныхъ, 7—почтовыхъ, 7—кондукторскихъ, 284—товарныхъ крытыхъ, 4—конскихъ, 10—для свиней, 85—открытыхъ, 50—открытыхъ для угля и 130—разнаго рода. 2-й участокъ имѣетъ: 20—багажныхъ, 18—почтовыхъ, 20—кондукторскихъ, 1.240—товарныхъ крытыхъ, 6—конскихъ, 124—для рогатаго скота, 588—открытыхъ (для угля), 30—открытыхъ (для длиннаго лѣса) и 50—для песку и гравія. Итого на обоихъ участкахъ имѣется: 25—багажныхъ, 25—почтовыхъ, 27—кондукторскихъ, 1.524—товарныхъ крытыхъ, 10—конскихъ, 10—для свиней, 124—для рогатаго скота, 85—открытыхъ, 638—открытыхъ (для угля), 30—открытыхъ (для лѣса), 130—разнаго рода и 50—для песку и гравія.

Чтобы судить вообще достаточенъ ли этотъ подвижной составъ для передвиженія войскъ съ ихъ тяжестями нужно: во 1-хъ, ограничиться разсмотрѣніемъ только названныхъ участковъ, предположивъ (по неимѣнію данныхъ), что участокъ Филаретово—Джуржа владѣетъ какъ разъ достаточнымъ для него количествомъ подвижного состава; во 2-хъ, отдѣлить изъ показаннаго выше количества такую часть, которая обезпечивала бы сохраняемое на дорогахъ движеніе поѣздовъ для публики и производства экстренныхъ осмотровъ и исправленій пути и сооруженій.

Если предположить, что сохранится во всѣхъ направленіяхъ движенія только одинъ пассажирскій поѣздъ, который долженъ будетъ останавливаться на всѣхъ станціяхъ и везти съ собою товары большой скорости и съѣстные припасы и потому быть смѣшаннаго состава, и если, для необходимаго предупрежденія протестовъ румынской публики, по поводу прекращенія подвоза топлива (особенно въ холодное время года), хлѣба, скота и проч., отдѣлить для этихъ перевозокъ спеціальные вагоны и небольшую часть открытыхъ, то для протяженія разсматриваемыхъ участковъ въ километрахъ:

Сучава—Романъ	104	= 180 =	168,76 версты.
Яссы—Пашканы	76		
Романъ—Бухарестъ . . .	466	= 899 =	842,36 версты.
Бухарестъ—Т.-Северинъ .	363		
Бырладъ—Текучъ	51		
Галацъ—Барбошъ . . .	19		
Всего . . .	= 1079 =		1011,12 версты.

оказывается:

въ отношеніи паровозовъ. Общій пробѣгъ товаро-пассажирскихъ поѣздовъ ежедневно будетъ $2\times1079=2158$ кил., въ мѣсяцъ $2158\times30=64740$ кил. Принявъ за нормальный пробѣгъ паровоза въ мѣсяцъ 3000 кил., что близко къ обыкновенному усиленному пробѣгу, получимъ потребность въ паровозахъ для пассажирскихъ поѣздовъ равною $\frac{64740}{3000}=21,6$, а съ 10% ремонта—2,1, всего 23,7, или 24 паровоза. Каждый изъ 20 имѣющихся легкихъ паровозовъ не можетъ одиночной тягой возить смѣшанные поѣзда, а потому пара такихъ паровозовъ будетъ работать за одинъ паровозъ. Слѣдовательно, для удовлетворенія товаро-пассажирскаго движенія нужно къ легкимъ паровозамъ прибавить изъ паровозовъ mixte $14+1$ (на ремонтъ)$=15$ паровозовъ, и затѣмъ остается для прочей службы: 49—паровозовъ mixte и 48—товарныхъ. Изъ этого числа паровозовъ нужно отдѣлить не менѣе 11 паровозовъ для маневровъ на станціяхъ и тогда собственно для воинскихъ поѣздовъ останутся: 43 паровоза mixte и 43 товарныхъ, всего 86 паровозовъ.

Предположивъ для примѣра, что перевозка войскъ будетъ производиться изъ Яссъ въ Турнъ-Северинъ въ наибольшемъ количествѣ 9 поѣздовъ въ сутки и на протяженіи въ километрахъ: Яссы—Романъ—116, Романъ—Китилла—457, Китилла—Т.-Северинъ—354, всего 927, общій пробѣгъ воинскихъ поѣздовъ получимъ равнымъ въ день $2\times9\times927=16686$ кил., а въ мѣсяцъ $30\times16686=500580$ кил., число потребныхъ для этого пробѣга паровозовъ будетъ $\frac{500580}{3000}=166,86$, а съ 10% ремонта же—16,68, всего 183,54, или 183 паровоза. За вычетомъ же отсюда 86 имѣющихся, получится недостатокъ въ паровозахъ, равный 97 паровозамъ.

Предположивъ для второго примѣра, что перевозка войскъ будетъ производиться изъ Яссъ до ст. Филаретово, для слѣдованія въ Джуржу и на протяженіи въ километрахъ: Яссы—Романъ—116, Романъ—Филаретово—473, всего—589, общій пробѣгъ воинскихъ поѣздовъ ежедневно получится равнымъ $2\times9\times589=10602$ кил., а въ мѣсяцъ $30\times10602=318060$ кил. Число потребныхъ для этого пробѣга паровозовъ будетъ $\frac{318060}{3000}=106,02$, а съ 10% ремонта—10,60, всего 116,62, или 116 паровозовъ. За вычетомъ отсюда 86 имѣющихся, получится недостатокъ, равный 30 паровозамъ.

Предположивъ для третьяго примѣра, что перевозка будетъ только изъ Бырлада въ Турнъ-Северинъ, на протяженіи въ километрахъ: Бырладъ—Текучъ—51 кил., Текучъ—Китилла—310, Китилла—Т.-Северинъ—354, всего 715, общій пробѣгъ воинскихъ поѣздовъ получится въ день $2\times9\times715=$ $=12870$ кил., а въ мѣсяцъ $30\times12870=386100$. Число потребныхъ для сего паровозовъ оказывается $\frac{386100}{3000}=128,7$, съ ремонтомъ же—12,87, всего 141,57, или 141 паровозъ. За вычетомъ имѣющихся 86 будетъ недостатокъ въ размѣрѣ 55 паровозовъ.

Предположивъ для четвертаго примѣра перевозку только изъ Бырлада въ Джуржу на протяженіе: Бырладъ—Текучъ—51, Текучъ—Филаретово—325, всего 376 кил., общій пробѣгъ воинскихъ поѣздовъ получится въ мѣсяцъ: $2\times9\times30\times376=203040$ кил. Для сего нужно паровозовъ: $1{,}1\times\frac{203040}{3000}=74{,}44$, или 74 паровоза. За вычетомъ этого числа изъ имѣющихся 86, получится излишекъ въ 12 паровозовъ.

Для пятаго примѣра возьмемъ перевозку изъ Галаца въ Турнъ-Северинъ. Протяженіе: Галацъ—Китилла—251, Китилла—Т.-Северинъ—354, всего 605 кил. Общій пробѣгъ поѣздовъ въ мѣсяцъ $2\times9\times30\times605=326700$. Требуется паровозовъ $1{,}1\times\frac{326700}{3000}=119{,}8$ или 120 паровозовъ. Получается недостатокъ въ количествѣ 34 паровозовъ.

Для шестого примѣра возьмемъ перевозку изъ Галаца въ Джуржу. Протяженіе: Галацъ—Филаретово—274 кил. Общій пробѣгъ въ мѣсяцъ $2\times9\times30\times274=147960$ кил. Требуется паровозовъ: $1{,}1\times\frac{147960}{3000}=54{,}2$ или 54 паровоза. Получается излишекъ въ количествѣ 32 паровозовъ.

Подобнымъ же образомъ можно по извѣстнымъ протяженіямъ участковъ перевозки опредѣлить число паровозовъ для перевозки до станцій Краіово и Слатина. Для сокращенія письма выводы эти показаны въ слѣдующей таблицѣ.

Отъ и до.	ДО И ОТЪ.					
	Краіово.			Слатина.		
	№№	Протяженіе.	Число паровозовъ.	№№	Протяженіе.	Число паровозовъ.
Яссы	7	813	161	8	753	148
Бырладъ	9	601	119	10	541	107
Галацъ	11	491	97	12	431	85

И такъ полный сводъ результатовъ изъ 12 разсмотрѣнныхъ примѣровъ перевозки будетъ слѣдующій:

№	Для движенія въ оба направленія на участкахъ.	Паровозовъ для 9-ти поѣздовъ.		Требуется всего паровозовъ для поѣздовъ.	
		Недостаетъ.	Лишнее.	9-ти.	1-го.
1	Яссы—Т.-Северинъ	97	—	183	21
2	» Краіово	75	—	161	18
3	» Слатина	62	—	148	17
4	» Джуржа	30	—	116	13
5	Бырладъ—Т.-Северинъ	55	—	141	16
6	» Краіово	33	—	119	14
7	» Слатина	21	—	107	12
8	» Джуржа	—	12	74	9
9	Галацъ—Т.-Северинъ	34	—	120	14
10	» Краіово	11	—	97	11
11	» Слатина	—	1	85	10
12	» Джуржа	—	32	54	6

Изъ этой таблицы слѣдуетъ, что имѣющимся количествомъ паровозовъ (86) возможно перевозить въ сутки:

1) Изъ Яссъ въ Т.-Северинъ по 4 поѣзда, при чемъ 2 паровоза останутся въ запасѣ; для 5-го же поѣзда нужно прибавить къ имѣющимся 19 паровозовъ.

2) Изъ Яссъ въ Краіово по 4 поѣзда, при чемъ останутся 14 паровозовъ и для 5-го поѣзда нужно прибавить 4 паровоза.

3) Изъ Яссъ въ Слатину по 5 поѣздовъ, при чемъ въ запасѣ останется 1 паровозъ.

4) Изъ Яссъ въ Джуржу по 6 поѣздовъ; останутся 8 паровозовъ, которые можно употребить.

5) Изъ Бырлада въ Т.-Северинъ по 5 поѣздовъ, останутся 6 паровозовъ, которые могутъ дать 1 поѣздъ изъ Галаца въ Джуржу.

6) Изъ Бырлада въ Краіово по 6 поѣздовъ, останутся въ запасѣ 2 паровоза.

7) Изъ Бырлада въ Слатину по 7 поѣздовъ, въ запасѣ останутся 4 паровоза.

8) Изъ Бырлада въ Джуржу по 9 поѣздовъ, въ запасѣ 5 паровозовъ.

9) Изъ Галаца въ Т.-Северинъ по 6 поѣздовъ, въ запасѣ 2 паровоза.

10) Изъ Галаца въ Краіово по 7 поѣздовъ, при чемъ останутся 9 паровозовъ. Они могутъ дать 1 поѣздъ изъ Бырлада въ Джуржу.

11) Изъ Галаца въ Слатину по 8 поѣздовъ, при чемъ останутся 6 паровозовъ для поѣзда изъ Галаца же въ Джуржу.

12) Изъ Галаца въ Джуржу по 14 поѣздовъ, но такъ какъ безъ устройства полустанцій возможно пропустить только 9, то остающіеся лишними 32 паровоза могутъ быть употреблены для перевозки въ другихъ направленіяхъ, какъ Яссы—Галацъ и Бырладъ—Галацъ. Первое имѣетъ протяженія 353, второе 140 кил.; требуется для одного поѣзда первымъ 8, вторымъ 3 паровоза.

Всѣ эти выводы получились, какъ изъ вышеизложеннаго видно, въ предположеніи ежемѣсячнаго пробѣга каждаго паровоза въ 3000 кил. и по равномѣрномъ распредѣленіи паровозовъ на каждый изъ 9 поѣздовъ, будутъ ли они въ движеніи всѣ одновременно или же только нѣсколько изъ нихъ. Эти допущенія, обыкновенно оправдывающіяся при большомъ движеніи поѣздовъ, приводятъ къ не совсѣмъ вѣрнымъ заключеніямъ на участкахъ съ малымъ движеніемъ, опредѣляя число паровозовъ меньшее, чѣмъ бы слѣдовало. Обстоятельство это усиливаетъ потребность въ паровозахъ. Провѣрить же точно вышеизложенный расчетъ возможно будетъ только по доставленіи консулами болѣе точныхъ свѣдѣній о подвижномъ составѣ румынскихъ дорогъ и по окончательному составленію графическихъ

таблицъ хода поѣздовъ и службы паровозовъ. Кромѣ того, неимѣніе свѣдѣній о числѣ и силѣ паровозовъ на участкѣ Филаретово—Джуржа [1]), неувѣренность относительно добровольнаго согласія общества, эксплоатирующаго желѣзную дорогу Сучава—Яссы—Романъ, на предоставленіе ея паровозовъ подъ воинскіе поѣзда и неимѣніе свѣдѣній, какое количество подвижного состава будетъ занято перевозкою румынскихъ войскъ, положительно убѣждаетъ въ необходимости увеличить имѣющееся на румынскихъ дорогахъ число паровозовъ наймомъ паровозовъ съ другихъ дорогъ, хотя бы 10 штукъ.

Если потребуется провезти нанятые паровозы по русскимъ дорогамъ, то паровозы эти безъ трубъ, а если нужно будетъ, то и безъ колесъ [2]), должны быть установлены на особо сдѣланныя для того прочныя платформы, стоимость которыхъ можно считать до 2.500 руб. каждая [3]). Полезно бы было такія платформы сдѣлать собственностью Военнаго Министерства навсегда.

Рѣшеніе вопроса—какое именно число паровозовъ слѣдуетъ теперь прианять—зависитъ отъ общаго плана передвиженій войскъ и отъ денежныхъ средствъ, которыя имѣются для того въ распоряженіи. Быть можетъ также найдено будетъ возможнымъ направить часть войскъ изъ Текуча до Бузео (ст. желѣзной дороги) по большой торной дорогѣ и шоссе и даже воспользоваться для этого пѣшими переходами войскъ отъ Кишинева на Фальчи, Бырладъ и Текучъ; такъ какъ дорога эта, судя по картѣ, трудна особенно только на первыхъ верстахъ 50; вся же длина дороги отъ Кишинева до Бузео 286 верстъ, изъ коихъ 65 верстъ—шоссе. Чтобы не задержать рѣшенія такого важнаго вопроса, дальнѣйшее изложеніе, относительно пассажирскихъ и товарныхъ вагоновъ, я буду имѣть честь представить вашему превосходительству въ дополненіяхъ къ сему рапорту [4]). Подписалъ: инженеръ, кол. сов. *А. Горчаковъ.*

---

[1]) Также неимѣніе свѣдѣній о степени исправности паровозовъ и вообще о возможныхъ случайностяхъ движенія.

[2]) Трубы и колеса были бы перевезены на обыкновенныхъ вагонахъ.

[3]) Заготовленіе такихъ платформъ требуетъ самаго скораго разрѣшенія и энергичныхъ распоряженій.

[4]) *На подлинномъ имѣется слѣдующая надпись*: «По рапорту сему имѣю честь покорнѣйше просить его высокопревосходительство испросить разрѣшеніе Его Императорскаго Высочества Главнокомандующаго на немедленное пріобрѣтеніе платформъ для перевозки паровозовъ изъ Варшавы или изъ за границы, и на наемъ паровозовъ, а также и вагоновъ, удобныхъ для румынскихъ дорогъ. Вмѣстѣ съ симъ, согласно заявленія инженера, кол. сов. *Горчакова*, я признаю положительно необходимымъ уложить второй узкій путь между Яссами и Унгенами по слѣдующимъ соображеніямъ: на ст. Яссахъ не достаточно путей для перегрузки воинскихъ тяжестей; приступить же теперь къ укладкѣ дополнительныхъ путей невозможно, какъ потому, что для этого нужно было бы произвести 2-саженныя насыпи, которыхъ войска произвести не могутъ, такъ и по случаю моро-

109. Шифрованная депеша Главнокомандующаго Военному Министру, 7 декабря 1876 г.

По свѣдѣніямъ, доставленнымъ *Кантакузенымъ*, средства румынскихъ желѣзныхъ дорогъ настолько слабы, что изъ Яссъ въ Турнъ-Северинъ можно отправлять не болѣе 4 поѣздовъ; главное недостаетъ паровозовъ и вагоновъ. Прошу немедленно телеграфировать, можно ли расчитывать на прогонъ подвижного состава изъ Варшавы черезъ Галицію; въ противномъ случаѣ прошу немедленнаго распоряженія вашего, совмѣстно съ Министромъ Путей Сообщенія, о перевозкѣ въ разобранномъ видѣ вагоновъ и паровозовъ изъ Варшавы по нашимъ дорогамъ до Унгенъ; паровозовъ требуется 50, о вагонахъ же сообщу завтра. Николай. (Съ копіи,—скрѣпилъ: кап. *Шеншинъ*).

---

110. Начальникъ главнаго управленія иррегулярныхъ войскъ Начальнику Главнаго Штаба, 8 декабря 1876 г., № 88, С.-Петербургъ.

Получено 9 декабря, № 1109. *Секретно.*

На случай устройства переправы черезъ Дунай, Государь Императоръ, согласно съ желаніемъ Его Высочества Главнокомандующаго дѣйствующею арміею, Высочайше повелѣть соизволилъ вызвать на службу и направить въ Кишиневъ одну Уральскую сотню, составленную изъ самыхъ опытныхъ и смѣлыхъ рыбаковъ. По приказанію г. Военнаго Министра, увѣдомляя о семъ ваше сіятельство, имѣю честь покорнѣйше просить сдѣлать распоряженіе о перевозкѣ означенной сотни отъ Бузулука, куда она прибудетъ приблизительно около 22 декабря, по желѣзнымъ дорогамъ въ г. Кишиневъ. При этомъ, для ускоренія движенія сотни, необходимо, чтобы она была перевезена по Оренбургской желѣзной дорогѣ до самой переправы чрезъ Волгу, къ чему по незначительному числу перевозимыхъ людей и лошадей, по всей вѣроятности, препятствій не встрѣтится.

зовъ; наконецъ и времени нынѣ на производство этихъ работъ недостаточно. Сверхъ того, значительная часть затраты на эти работы поступила бы исключительно въ пользу румынскаго правительства, между тѣмъ, какъ при укладкѣ рельсоваго пути на протяженіи 17 верстъ между Яссами и Унгенами, этихъ препятствій не встрѣтится, и работы могутъ быть произведены въ самый короткій срокъ, если нынѣ же сдѣлается распоряженіе о заготовкѣ рельсовъ и другихъ матеріаловъ. Такимъ образомъ, перегрузка тяжестей въ Унгенахъ, гдѣ имѣется весьма достаточно запасныхъ путей, была бы производима весьма успѣшно. Къ сему не лишнимъ считаю присовокупить, что, съ укладкой рельсовъ между ст. Унгены и Яссы, пріемъ участка отъ Тирасполя представляется совершенно излишнимъ, и значительный расходъ правительства по содержанію этого участка совершенно непроизводительнымъ, тогда какъ затраты на рельсовый путь частію могли бы быть даже возвращены продажею рельсовъ. Наконецъ, съ укладкою рельсовъ на вышеозначенномъ 17-верстномъ участкѣ, достигается и еще чрезвычайно важная выгода: вмѣсто двойной перегрузки тяжестей въ Тираспалѣ и Яссахъ, будетъ установлена только одна—въ Унгенахъ. Начальникъ военныхъ сообщеній, г.-л. *Каталей*». *Ред.*

О послѣдующемъ по сему имѣю честь покорнѣйше просить меня увѣдомить, присовокупляя, что: 1) Высочайшее повелѣніе о вызовѣ на службу Уральской сотни и о направленіи ее въ Кишиневъ сообщено мною командующему войсками Оренбургскаго военнаго округа и наказному атаману Уральскаго казачьяго войска, и 2) что о томъ, какого именно числа сотня прибудетъ въ Бузулукъ, я буду имѣть честь сообщить вашему сіятельству по полученіи о томъ увѣдомленія отъ г.-м. *князя Голицына.* Подписалъ: г.-л. *Богуславскій.*

---

111. Начальникъ артиллеріи Одесскаго военнаго округа командующему войсками того же округа, 8 декабря 1876 г., № 14587, г. Одесса.

Принимая во вниманіе: 1) что формируемые въ Кременчугѣ полевые парки по настоящее время не получили еще всего слѣдующаго имъ для нижнихъ чиновъ обмундированія, при чемъ на просьбу объ отпускѣ вещей въ готовомъ видѣ, такъ какъ неформированныя еще части не имѣютъ возможности пошить на прибывшихъ изъ запаса нижнихъ чиновъ вещи изъ матеріаловъ, главный смотритель Кременчугскаго склада заявивъ, что безъ разрѣшенія онъ не можетъ этого исполнить, присовокупилъ, что на всѣхъ людей потребнаго числа вещей въ складѣ не имѣется, но ожидаетъ, что будутъ доставлены въ скоромъ времени; 2) что по настоящее время на укомплектованіе тѣхъ парковъ не прибыло еще около 800 лошадей, а по полученнымъ свѣдѣніямъ послѣдняя партія ихъ ожидается только около 15 декабря; 3) что командиры означенныхъ парковъ, не имѣя возможности (по несформированію парковъ) построить, по предписанію Главнаго Интенданта, собственными средствами обозъ интендантскаго вѣдомства, должны были обратиться къ военнымъ мастерамъ, которые и обязались выполнить заказъ только къ 30 декабря; 4) что по неутвержденію еще доклада окружнаго артиллерійскаго управленія по поставкѣ для парковъ нѣмецкихъ фургоновъ, конской аммуниціи и прочаго для нихъ артиллерійскаго имущества, хотя и приняты мѣры къ поставкѣ въ опредѣленный срокъ, но какъ выступленіе парковъ по плану, присланному Главнымъ Штабомъ, назначено 13-ю днями ранѣе, чѣмъ предполагало управленіе сформировать эти парки и сообразно своимъ предположеніямъ донесло о томъ Главному Артиллерійскому Управленію и дало подрядчику повѣстки, то къ срокамъ плана требующіеся предметы едва ли будутъ поставлены, тѣмъ болѣе, что перевозка ихъ не зависитъ отъ подрядчика, а отъ администраціи желѣзной дороги, и наконецъ 5) что и по прибытіи всѣхъ лошадей и по поставкѣ всѣхъ принадлежностей, необходимо время, какъ на ковку лошадей и при-

гонку конской амуниціи, равно и объѣздку самихъ лошадей, такъ и для укладки въ неформенныя повозки всего имущества, на что потребуется по крайней мѣрѣ 10 дней,—поэтому прошу ходатайства вашего по телеграфу объ измѣненіи Главнымъ Штабомъ плана передвиженія 25-го, 26-го, 27-го и 28-го подвижныхъ и обѣихъ половинъ № 7 коннаго парковъ, назначивъ таковое послѣ 6 января.

Къ сему присовокупляю, что весь № 8 конный паркъ, какъ предназначенный для отдѣльныхъ казачьихъ полковъ и батарей, поступающихъ въ составъ дѣйствующей арміи, будетъ вполнѣ готовъ и выступитъ по назначенію въ опредѣленный планомъ срокъ, т. е. 18 декабря [1]). Подписалъ: г.-л. *Штаденъ*.

---

112. Начальникъ Штаба арміи адм. Чихачеву, 10 декабря 1876 г., № 653.

Милостивый государь, Николай Матвѣевичъ. Для предстоящаго движенія дѣйствующей арміи явится необходимость пользованія румынскими желѣзными дорогами, а для этого, при устройствѣ ихъ съ другой колеей, чѣмъ наши дороги, явится необходимость сдѣлать приспособленія для удобства перегрузки въ мѣстахъ, гдѣ сходится наша дорога съ румынскою. Для этой цѣли потребуется проложить рельсоваго пути на протяженіи до 20 верстъ, а для сего имѣть готовыя рельсы. Имѣя въ виду, что въ распоряженіи вашемъ можетъ быть запасъ рельсовъ, хотя бы и не новыхъ, а бывшихъ въ употребленіи, а также запасныя крестовины и стрѣлки, я, по порученію Великаго Князя Главнокомандующаго, обращаюсь къ вамъ съ просьбою увѣдомить дѣйствительно ли имѣются на управляемой вами Одесской желѣзной дорогѣ запасные рельсы, крестовины и стрѣлки, въ какомъ именно количествѣ и можно ли разсчитывать пріобрѣсти этотъ запасъ для военныхъ потребностей, на какихъ условіяхъ и по какой цѣнѣ. Великій Князь увѣренъ, что ваше превосходительство, понимая всю важность удовлетворенія потребности дѣйствующей арміи, окажите все свое содѣйствіе къ облегченію пріобрѣтенія указанныхъ предметовъ и не замедлите увѣдомить на какихъ именно условіяхъ это можно будетъ сдѣлать; при томъ отвѣтъ свой выразите въ такой подробности и положительности, чтобы дѣло могло бы быть покончено безъ всякой излишней переписки и безъ потери времени. Къ сему считаю нужнымъ присовокупить, что если указанные предметы могли бы быть получены не иначе какъ снятіемъ съ пути въ такихъ мѣстахъ, гдѣ

---

[1]) *На подлинномъ—надпись*: «Рапортъ этотъ имѣю честь препроводить Начальнику Главнаго Штаба и покорнѣйше прошу его сіятельство о послѣдующемъ распоряженіи сообщить телеграммою. Съ своей стороны потому не посылаю телеграммы, что всѣ телеграфныя линіи повреждены. 9 декабря 1876 г., г. Одесса. Командующій войсками Одесскаго военнаго округа, г.-ад. *Семека*». *Ред.*

это возможно безъ всякаго затрудненія для потребностей дороги, какъ напримѣръ съ пути отъ станціи Раздѣльной до Одессы, то для этой работы могли бы быть назначены рабочія силы отъ войскъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ прошу ваше превосходительство не отказать прислать подробный планъ станціи Унгены. Для полученія отъ васъ личныхъ указаній и заявленій командируется особое лицо, которое предъявитъ вамъ это письмо. Въ ожиданіи скораго и положительнаго отвѣта, который прошу сообщить предъявителю этого письма, пользуюсь случаемъ, чтобы выразить вамъ мое глубокое уваженіе. (Черновой,—подл. подписалъ: г.-ад. *Непокойчицкій*; скрѣпилъ: полк. *Левицкій*).

---

113. Телеграмма Начальника Штаба арміи Военному Министру, 10 декабря 1876 г., изъ Кишинева въ С.-Петербургъ.

Въ дополненіе телеграммы, посланной вашему высокопревосходительству Великимъ Княземъ Главнокомандующимъ, увѣдомляю, что кромѣ паровозовъ требуется привезти 250 платформъ и 100 вагоновъ. Г.-ад. *Непокойчицкій*.

---

114. Помощникъ Начальника Штаба арміи Начальнику Главнаго Штаба, 12 декабря 1876 г., № 776.

При предстоящемъ движеніи дѣйствующей арміи впередъ въ вѣдѣніе начальника военными сообщеніями арміи должна быть отдана часть желѣзныхъ дорогъ, которая составитъ коммуникаціонную линію арміи. Для устраненія излишнихъ расходовъ казны и уменьшенія затрудненій въ устройствѣ военнаго управленія дорогами, которыя отойдутъ въ вѣдѣніе арміи, признается наиболѣе удобнымъ принять въ вѣдѣніе арміи только дороги за границею, назначивъ начальною станціею станцію Одесско-Ясской желѣзной дороги Унгены. Такой выборъ конечной станціи, съ которой управленіе желѣзными дорогами будетъ находиться въ непосредственномъ вѣдѣніи полевого управленія арміи, представитъ слѣдующія удобства: 1) устранится излишняя перегрузка войскъ, командъ и тяжестей, которая должна будетъ происходить на конечной станціи; 2) устранится особый расходъ на составленіе и содержаніе всего личнаго состава управленія на участкѣ между конечною станціею и заграничными линіями; 3) устранятся излишніе расчеты съ управленіемъ Одесской желѣзной дороги при принятіи отъ нея отдѣльнаго участка отъ конечной станціи до границы. Для непрерывности же движенія поѣздовъ съ русскихъ дорогъ на дороги румынскія и для удобства перегрузки съ нашихъ дорогъ на дороги съ болѣе узкой колеей предполагается исполнить нѣкоторыя работы, которыя будутъ состоять, главнымъ образомъ, въ прокладкѣ другого

узкаго пути между станціею Яссы и Унгены. Вопросъ этотъ находится пока въ обсужденіи и будетъ окончательно рѣшенъ когда опредѣлится время для дѣйствія арміи. Нынѣ же необходимо установить отношенія полевого управленія къ завѣдывающему передвиженіями войскъ по Одесской желѣзной дорогѣ. Имѣя въ виду, что Одесская желѣзная дорога находится въ тѣсной связи съ потребностями арміи, что потребности эти, какъ въ отношеніи перевозки войскъ, расположенныхъ отъ Винницы до Балты, такъ и въ отношеніи перевозки матеріальныхъ средствъ, могутъ возникать непредвидѣнно, а потому удовлетвореніе ихъ должно быть исполнено быстро, Великій Князь Главнокомандующій полагаетъ, что всѣ наряды по перевозкѣ войскъ и запасовъ должны быть даваемы Полевымъ Штабомъ прямо завѣдывающему передвиженіями по этой дорогѣ, безъ предварительнаго сношенія съ Главнымъ Штабомъ. При этомъ условіи завѣдывающій передвиженіемъ войскъ по Одесской желѣзной дорогѣ долженъ быть въ такой же зависимости отъ полевого управленія арміи, какъ и всѣ учрежденія Одесскаго военнаго округа въ отношеніи удовлетворенія нуждъ арміи. Поэтому всѣ наряды полевого управленія по перевозкѣ онъ долженъ исполнить безъ предварительнаго испрашиванія разрѣшенія Главнаго Штаба, которому онъ долженъ только сообщать сдѣланныя имъ распоряженія для свѣдѣнія и соображенія съ другими потребными перевозками.

Сообщая объ этомъ вашему сіятельству, прошу увѣдомить не встрѣтится ли какихъ либо препятствій для установленія изложенныхъ въ настоящемъ отзывѣ отношеній завѣдывающаго передвиженіями по Одесской желѣзной дороги къ полевому управленію арміи, и если нѣтъ, то прошу не оставить сдѣлать соотвѣтствующія распоряженія. (Черновой,—подл. подписалъ: Свиты Е. В. г.-м. *Левицкій*; скрѣпилъ: полк. *Левицкій*).

---

115. Директоръ Одесской желѣзной дороги Начальнику Штаба арміи, 12 декабря 1876 г., г. Одесса.

Милостивый государь, Артуръ Адамовичъ! На почтеннѣйшее письмо вашего высокопревосходительства отъ 10 декабря сего года за № 653, имѣю честь увѣдомить, что на Одесской дорогѣ въ настоящее время нѣтъ запасныхъ рельсовъ. Всѣ старые рельсы, сколько нибудь годные къ употребленію, уложены на запасные пути, протяженіе которыхъ пришлось увеличить для удовлетворенія надобностей усиленнаго движенія, вызваннаго перевозкою войскъ. Что же касается до снятія рельсовъ съ пути, то эта мѣра можетъ быть вызвана лишь крайнею необходимостію, такъ какъ снятіе рельсовъ, хотя бы съ двойного пути, произведетъ раз-

стройство Одесской дороги. Между тѣмъ, дорога эта, какъ конечная, выноситъ всю главную работу по передвиженію войскъ, направляющихся на нее съ двухъ пунктовъ: Кіева и Харькова. Кромѣ того, Одесская дорога обременена перевозкою всего провіанта для арміи, поставляемаго исключительно въ раіонѣ ея дѣйствій, потому всякое ослабленіе дороги, даже на участкѣ между Раздѣльной и Одессой, можетъ отозваться на успѣхѣ передвиженія, какъ провіанта и матеріаловъ, такъ и войскъ, если потребуется какое либо передвиженіе войскъ Одесскаго округа. Наконецъ, самый успѣхъ по снятію съ пути рельсовъ, нагрузка ихъ на вагоны не обезпечены и будетъ въ зависимости отъ погоды и искусства рабочихъ; кромѣ того, поспѣшность работы повлечетъ неизбѣжно за собою потерю значительнаго процента скрѣпительныхъ матеріаловъ, какъ-то: накладокъ, болтовъ и гаекъ, пополнить которые для Одесской дороги, по неимѣнію въ запасѣ такого типа принадлежностей, не предстоитъ возможнымъ, вслѣдствіе чего легко можетъ случиться, что одна эта причина послужитъ помѣхою въ скорой и успѣшной укладкѣ рельсовъ въ мѣстахъ ихъ назначенія. На основаніи вышеизложеннаго я имѣю честь представить на благоусмотрѣніе вашего высокопревосходительства другую мѣру, которая можетъ быть выполнена безъ ущерба для Одесской дороги, и смѣю думать, съ большею вѣроятностію успѣха въ отношеніи скорости и вѣрности срока, если таковой будетъ назначенъ. Въ настоящее время находятся на пути изъ Англіи въ Одессу два парохода со стальными рельсами въ количествѣ 54 верстъ. Пароходы эти вышли изъ Гулла 27 ноября; переходъ отъ Англіи въ Одессу обыкновенно совершается пароходами отъ 17 до 20 дней; такимъ образомъ можно ожидать прибытіе новыхъ рельсовъ чрезъ три или шесть дней, т. е. 14 или 17 декабря. Если послѣдуетъ отъ вашего высокопревосходительства распоряженіе Одесской таможнѣ о безостановочной выгрузкѣ рельсовъ и о дозволеніи выгрузки ихъ ночью, то часть рельсовъ можетъ быть отправлена на другой день прибытія пароходовъ, а всѣ 20 верстъ въ теченіе трехъ дней. Къ тому же времени будутъ высланы скрѣпительные матеріалы подходящаго типа. Что же касается до стрѣлокъ и крестовинъ, то таковыхъ на Одесской дорогѣ имѣется въ запасѣ до 11-ти штукъ, которыя и могутъ быть представлены въ распоряженіе вашего высокопревосходительства. Кромѣ того, инженеръ *Верховскій* заявилъ о надобности въ перегрузочныхъ кранахъ, таковыхъ у насъ имѣется два.

Относительно условій имѣю честь заявить, что общество будетъ крайне нуждаться къ марту 1877 г. во всѣхъ матеріалахъ и предметахъ, нынѣ уступаемыхъ Правительству, къ каковому времени желательно, чтоб Правительство поставило обществу, въ Одессѣ или на одной изъ станцій, всѣ тѣ предметы, заказавъ ихъ на тѣхъ же самыхъ заводахъ, съ уплатою под-

лежащихъ пошлинъ; въ то же время Правительство уплатитъ обществу стоимость выгрузки съ пароходовъ и за провозъ отъ Одессы къ мѣстамъ назначенія съ уступкою тарифа на 33%. Самая же цѣна рельсовъ въ настоящее время опредѣлена быть не можетъ, находясь въ зависимости отъ курса и состоянія промышленнаго рынка въ Англіи. Вполнѣ буду счастливъ, если настоящимъ представленіемъ удовлетворю цѣлямъ вашего высокопревосходительства и смѣю увѣрить, что администрація Одесской дороги проникнута полной готовностію быть полезной нуждамъ дѣйствующей арміи. Съ истиннымъ почтеніемъ и совершенною преданностью имѣю честь быть вашего высокопревосходительства покорный слуга [1]). Подписалъ: *Чихачовъ*.

---

116. Шифрованная телеграмма Военнаго Министра г.-ад. Непокойчицкому, 12 декабря 1876 г., изъ С.-Петербурга въ Кишиневъ.

Для усиленія подвижного состава румынскихъ желѣзныхъ дорогъ единственное средство—войти въ частное соглашеніе съ компаніями сосѣднихъ австрійскихъ дорогъ, нѣкоторыя изъ нихъ даже предлагали свои услуги; не полагаете ли командировать *князя Кантакузена* для предварительныхъ секретныхъ переговоровъ; вамъ сообщ..... рапортъ полк. *Фельдмана* ноября 3 за № 169 предложеніе *Гордека* изъ Вѣны. *Милютинъ*.

---

117. Начальникъ Штаба арміи адм. Чихачеву, 13 декабря 1876 г., № 840, г. Кишиневъ.

Милостивый государь, Николай Матвѣевичъ! Вчера я имѣлъ честь получить отвѣтъ вашего превосходительства на письмо мое отъ 10 декабря № 603 и, по важности дѣла, спѣшу своимъ отвѣтомъ вашему превосходительству. Предложеніе вашего превосходительства уступить дѣйствующей арміи требуемое количество рельсовъ изъ партіи, которую пароходъ привезетъ въ Одессу около 17 сего мѣсяца, и на прописанныхъ вами условіяхъ, равно и доставить къ этимъ рельсамъ скрѣпительныя принадлежности подходящаго типа, а также стрѣлки, крестовины и подъемный кранъ для грузовъ отъ 200 до 300 пудовъ Полевой Штабъ принимаетъ съ полною признательностью и отнесется немедленно къ кому слѣдуетъ о безпрепят-

---

[1]) *На подлинномъ—помѣтка рукою ген. Левицкаго*: «Заготовить сношеніе отъ Имени Великаго Князя, черезъ Начальника Штаба, съ Министерствомъ Финансовъ о возможно скоромъ пропускѣ черезъ таможню предметовъ, которые будутъ привезены. Военному Министру сообщить въ полной подробности, какъ соображенія, такъ и приготовляющіяся распоряженія. О послѣднемъ просить составить бумагу дѣйств. ст. сов. *Горчакова*». *Ред.*

ственномъ пропускѣ рельсовъ и желѣза для скрѣпленій через Одесскую таможню и о заказѣ въ Англіи надлежащаго количества этихъ матеріаловъ. Кромѣ того, съ удовольствіемъ усматривая изъ письма вашего превосходительства, что вы раздѣляете мѣру снятія рельсовъ съ пути въ случаѣ крайней необходимости, я нахожу неизбѣжнымъ прибѣгнуть къ этой мѣрѣ въ томъ только случаѣ, если пароходъ съ рельсами 17 числа въ Одессу не прибудетъ и на такой именно случай покорнѣйше прошу васъ увѣдомить меня, отъ какой станціи ваше превосходительство полагали бы болѣе удобнымъ начать разборку пути. Изъ письма вашего превосходительства мнѣ пріятно убѣдиться, что ожидаемыя въ Одессу рельсы, по прибытіи своемъ, прекратятъ примѣненіе этой крайней мѣры и тотчасъ уже дадутъ возможность возстановить разобранную часть пути для безпрепятственнаго слѣдованія, какъ коммерческихъ поѣздовъ, такъ поѣздовъ съ военными заготовленіями, о которыхъ ваше превосходительство упоминаетъ. О платѣ за снятыя рельсы я буду ожидать вашего скораго увѣдомленія. Я также надѣюсь, что усматриваемый вашимъ превосходительствомъ недостатокъ въ скрѣпительныхъ принадлежностяхъ, который неминуемо окажется по разборкѣ въ такомъ случаѣ весьма небольшой части существующаго пути между ст. Раздѣльная и Одесса, вы найдете возможнымъ легко пополнить посредствомъ имѣющихся въ вашемъ распоряженіи матеріаловъ и запасовъ. Могу прибавить къ этому, что на уменьшеніе порчи скрѣпленій будетъ обращено нами особое вниманіе.

Весьма много обяжете меня ваше превосходительство, если увѣдомите меня телеграммами, тотчасъ по полученіи настоящаго письма, о станціи, на которой желѣзнодорожный баталіонъ долженъ быть наготовѣ начать работу пути 18 числа сего мѣсяца, а 17 числа сего мѣсяца или ранѣе о томъ дѣйствительно ли прибылъ пароходъ съ рельсами русскаго общества въ Одессу. Примите увѣреніе въ истинномъ почтеніи и совершенной преданности. (Черновой,—подл. подписалъ: г.-ад. *Непокойчицкій*; безъ скрѣпы).

---

118. Начальникъ Главнаго Штаба Военному Министру, 14 декабря 1876 г.

По донесеніямъ завѣдывающихъ передвиженіями войскъ, 14 сего декабря кончилась перевозка укомплектованныхъ частей войскъ, входящихъ въ составъ дѣйствующей арміи, а равно въ Одесскій и Кіевскій военные округа, за исключеніемъ Кубанскаго каз. полка и двухъ сотенъ пластуновъ, которые прибываютъ въ Кишиневъ 17 сего декабря. За симъ, въ настоящее время совершается перевозка парковъ и лошадей, назначенныхъ на сфор-

мированіе интендантскаго транспорта, часть которыхъ уже прибыла, какъ это показано въ представляемой вѣдомости, гдѣ подчеркнуты краснымъ карандашомъ части войскъ, прибывшія на мѣста. Подписалъ: *графъ Гейденъ.*

---

119. Начальникъ военныхъ сообщеній арміи Начальнику Штаба арміи, 15 декабря 1876 г., № 205, г. Кишиневъ.

Получено 15 декабря, № 779/146.

Если ст. Унгены будетъ признана за начало военной дороги, то для подготовки ея къ передачѣ во ввѣренное мнѣ управленіе необходимо войти въ сношеніе или съ инспекторомъ Одесской желѣзной дороги непосредственно, или же черезъ Главный Штабъ. О чемъ прошу распоряженія вашего высокопревосходительства [1]). Подписалъ: г.-л. *Каталей.*

---

120. Шифрованная телеграмма Военнаго Министра г.-ад. Непокойчицкому, 15 декабря 1876 г., изъ С.-Петербурга въ Кишиневъ.

Какія сдѣланы распоряженія, чтобы законтрактовать въ Австріи подвижной составъ для румынской дороги? Нельзя ли сговориться съ управленіемъ этой дороги о сосредоточеніи собственнаго ея состава на той части линіи, на которой предвидится наша перевозка. *Милютинъ.*

---

121. Телеграмма полк. Головина г.-м. Анненкову, 15 декабря 1876 г., изъ Москвы въ С.-Петербургъ.

Между Тулой и Курскомъ страшныя мятели; всѣ поѣзда, не исключая и почтовыхъ, засѣли въ снѣгу. 3 тыс. работаютъ по очисткѣ. 17-й летучій и подвижной и 22-й летучій въ движеніи; сдѣлано распоряженіе до расчистки пути развезти по большимъ станціямъ, гдѣ приготовить чай и закуски, а въ случаѣ надобности заготовить хлѣба и фуража. Люди всѣ въ теплыхъ III класса вагонахъ. Поѣзда 17-го и 18-го летучихъ и подвижныхъ парковъ изъ Калуги, по мѣрѣ прибытія въ Тулу, будутъ пріостановлены. 22-й подвижной, 23-й и 24-й парки остановлены въ Москвѣ; доложено начальнику штаба; всѣ распоряженія о расквартированіи сдѣланы. Остановленные въ Тулѣ и Москвѣ парки и желѣзнодорожный баталіонъ будутъ отправлены, какъ только откроется движеніе. *Бушену* и *Куликову* телеграфировалъ. Полк. *Головинъ.*

---

[1]) *На подлинномъ имѣется надпись рукою г.-м. Левицкаго*: «Написать, что въ настоящее время исполнять пріемъ неудобно, но все должно быть такъ подготовлено, чтобы пріемъ могъ быть исполненъ въ самое короткое время и не болѣе 24 час. отъ полученія приказанія. 21 декабря Г.-м. *Левицкій*». *Ред.*

122. Телеграмма Министра Финансовъ г.-ад. Непокойчицкому, 15 декабря 1876 г., изъ С.-Петербурга въ Кишиневъ.

Одесской таможнѣ дано предписаніе, согласно вашей телеграммы отъ 13 декабря. *Рейтернъ.*

---

123. Телеграмма полк. Головина г.-м. Анненкову, 16 декабря 1876 г., изъ Москвы въ С.-Петербургъ.

Работы по очисткѣ снѣга производятся и, если не будетъ мятели, можно надѣяться открыть движеніе завтра утромъ. Поѣзда стоятъ: 1-й эшелонъ 17-го летучаго въ Змеевкѣ, 2-й и 3-й въ Орлѣ, 1-й эшелонъ подвижного въ Мценскѣ, 2-й въ Скуратовѣ, 3-й въ Сергѣевѣ, три эшелона 22-го летучаго въ Серпуховѣ. Людямъ дается: чай, сбитень, щи, говядина и булки. Прошу разрѣшенія остановленныя въ Тулѣ и Москвѣ парки отправлять, по мѣрѣ возможности, не стѣсняясь планомъ. Полк. *Головинъ.*

124. Телеграмма г.-м. Анненкова полк. Головину, 16 декабря 1876 г., № 2999, въ Москву.

Парки и лошади для транспортовъ отправляйте по мѣрѣ возможности, но желѣзнодорожный баталіонъ долженъ непремѣнно итти 18-го и самъ себѣ расчистить дорогу, если наткнется на заносъ. Ген. *Анненковъ.* (Съ проекта,—безъ скрѣпы).

---

125. Телеграмма г.-м. Анненкова въ Штабъ арміи, 16 декабря 1876 г., изъ С.-Петербурга въ Кишиневъ.

Главный Штабъ проситъ сообщить, въ возможно скорѣйшее время, прибыли ли различные военные грузы въ мѣста назначенія, отправленные въ войска и управленія дѣйствующей арміи и что именно не прибыло. Ген. *Анненковъ.*

---

126. Телеграмма адм. Чихачева г.-ад. Непокойчицкому, 17 декабря 1876 г., въ Кишиневъ.

Вслѣдствіе поврежденія Константинопольскаго кабеля не имѣемъ извѣстія прошли ли пароходы Босфоръ. Удобнѣйшее протяженіе снятія рельсовъ второго пути—между ст. Раздѣльная и Колонтаевка. Правленіе предложило мнѣ заявить вашему высокопревосходительству, что общество считаетъ своимъ

правомъ на вознагражденіе за всѣ убытки, которые можетъ оно понести отъ разборки пути, какъ по стоимости работы, такъ и потери отъ движенія. *Чихачевъ.*

---

127. Телеграмма полк. Головина г.-м. Анненкову, 17 декабря 1876 г., изъ Москвы въ С.-Петербургъ.

Движеніе остановленныхъ поѣздовъ открыто съ 12 час. ночи, всѣ поѣзда тронулись, изъ Москвы буду отправлять завтра. Полк. *Головинъ.*

---

128. Телеграмма полк. Куликова г.-м. Анненкову, 17 декабря 1876 г., изъ Харькова въ С.-Петербургъ.

Планомъ новобранцамъ назначены поѣзда товарнаго графика; движеніе ихъ по Лозово-Севастопольской дорогѣ начинается 24 декабря; а такъ какъ войсковой графикъ еще существуетъ, то управляющій дорогою проситъ разъясненія; я предложилъ ему ходатайствовать о введеніи товарнаго графика съ оставленіемъ потребныхъ войсковыхъ поѣздовъ въ видѣ экстренныхъ. Полк. *Куликовъ.*

---

129. Командующій войсками Одесскаго военнаго округа Начальнику Главнаго Штаба, 18 декабря 1876 г., № 9922, г. Одесса.

Получено 24 декабря, № 4422.

Для посадки на желѣзную дорогу въ дни, назначенные планомъ, батареи 34-й арт. бригады выступили съ мѣстъ ихъ квартированія 23-го и въ послѣдующіе дни ноября, при чемъ 5-я батарея должна была прибыть на ст. Казанку, Харьково-Николаевской желѣзной дороги, вечеромъ 26 ноября, а 1-я, 2-я, 4-я и 6-я батареи—27 ноября и 3-я батарея—28 ноября. Въ дни слѣдованія батарей погода была чрезвычайно перемѣнная и дурная: 23—дождь и грязь, 24—морозъ и колотъ, 25—сильная снѣжная мятель и 26—морозъ, доходившій до 15 градусовъ. По донесенію командира 34-й арт. бригады, тяжесть зимняго похода батарей по дурнымъ дорогамъ и въ такое ненастное время была весьма чувствительна, но всѣ безъ исключенія чины, проникнутые чувствомъ долга, несли службу весьма хорошо и похвально. Изъ всѣхъ 6 батарей только въ 1-й батареѣ, когда во время перехода поднялась снѣжная мятель, былъ несчастный случай; другихъ несчастныхъ случаевъ не было. Во время перехода, когда къ ночи поднялась снѣжная мятель, бывшіе при этой батареѣ проводники сбились съ дороги, черезъ что

батарея остановилась, пока не утихла мятель, возлѣ встрѣчной скирды сѣна, и какъ во время мятели былъ сильный холодъ, то для отогрѣванія людей командиръ батареи сжегъ эту скирду сѣна, а затѣмъ сжегъ еще коновязные батарейные колья и свой фургонъ, такъ какъ нельзя было найти въ степи топлива. При этомъ случаѣ 2 офицера и 11 нижнихъ чиновъ ознобились, но не опасно; одинъ же рядовой во время ночной остановки батареи въ степи, ослушавшись приказанія батарейнаго командира не отлучаться отъ батареи, скрытно отлучился и на другой день утромъ былъ найденъ замерзшимъ. Мѣры, принятыя командиромъ 1-й батареи, съ цѣлью предохранить людей при столь суровой погодѣ въ степи, я вполнѣ одобряю.

Командиръ бригады донесъ также, что $^1/_8$ часть принятыхъ лошадей въ батареи малосильна и не съѣзжена, и что оба эти недостатка высказались особенно во время похода, когда приходилось вывозить тяжести изъ снѣжныхъ сугробовъ; при чемъ послѣдній недостатокъ не могъ быть устраненъ вслѣдствіе поздняго полученія лошадей. Остальныя $^7/_8$ всего числа принятыхъ лошадей очень хороши и вышеуказанный недостатокъ восьмой части лошадей будетъ принятыми мѣрами устраненъ.

Командиръ 34-й арт. бригады свидѣтельствуетъ о неисправностяхъ на Харьково-Николаевской желѣзной дорогѣ: поѣзда были доставлены на ст. Казанку несвоевременно; паровозы, вагоны и платформы неисправны; подмостковъ приспособлено не было и т. п. По заявленію командира бригады, только благодаря особенному участію начальника станціи г. *Рябченко* и контролера г. *Рода*, а также комендапта подполк. *Анненкова*, нѣкоторые недостатки устранялись ихъ распорядительностью.

Сообщая о вышеизложенномъ вашему сіятельству, въ дополненіе посланной мною телеграммы, имѣю честь покорнѣйше просить, не признаете ли необходимымъ войти въ сношеніе съ Министромъ Путей Сообщенія о томъ, чтобы управленіе Харьково-Николаевской желѣзной дороги приняло соотвѣтственныя мѣры къ устраненію тѣхъ недостатковъ дороги, которые причиняютъ задержки и крайнія неудобства въ перевозкѣ войскъ. Подписалъ: г.-ад. *Семека*.

---

130. Телеграмма адм. Чихачева г.-ад. Непокойчицкому, 18 декабря 1876 г., изъ Одессы въ Кишиневъ.

Пароходъ „Хидальго“ прибылъ въ Константинополь съ рельсами. Будетъ въ Одессу въ среду утромъ. *Чихачевъ.*

---

131. Управляющій дѣлами комитета по передвиженію войскъ въ техническо-инспекторскій комитетъ управленія желѣзныхъ дорогъ, 21 декабря 1876 г., № 1906.

Правленіе Оренбургской желѣзной дороги, на сдѣланное съ нимъ сношеніе о перевозкѣ изъ Бузулука до Сызрани сотни Уральскаго казачьяго войска, отзывомъ отъ 17 сего декабря за № 921 увѣдомило, что по полученіи плана оно немедленно сообщило по телеграфу управляющему дорогою о принятіи мѣръ къ перевозкѣ названной сотни. Распоряженіе это, по объясненію правленія, было сдѣлано въ виду ожидавшагося разрѣшенія Министра Путей Сообщенія объ открытіи правильнаго пассажирскаго и товарнаго движенія по Оренбургской желѣзной дорогѣ, признанной правительственною комиссіею, свидѣтельствовавшею оную, вполнѣ законченною. Между тѣмъ правленію сдѣлалось извѣстнымъ 17 декабря, что со стороны Министерства Путей Сообщенія не послѣдовало согласія на открытіе правильнаго движенія по дорогѣ. Въ виду этого, правленіе не считаетъ возможнымъ, по смыслу устава общества, до открытія движенія перевезти Уральскую сотню. Комитетъ по передвиженію войскъ, сообщая о вышеизложенномъ, покорнѣйше проситъ, во исполненіе Высочайшаго повелѣнія, сдѣлать надлежащія распоряженія о перевозкѣ Уральской сотни и о послѣдующемъ не оставить увѣдомить. Къ сему комитетъ считаетъ нужнымъ присовокупить, что такъ какъ имѣется въ виду въ январѣ мѣсяцѣ перевезти по Оренбургской желѣзной дорогѣ значительное число новобранцевъ и призывныхъ нижнихъ чиновъ, то не будетъ ли признано возможнымъ открыть правильное движеніе по названной дорогѣ, или же, чтобы правленіе дороги безпрепятственно исполняло бы наряды по перевозкѣ войскъ. (Черновой,—подписалъ: г.-м. *Анненковъ*; скрѣпилъ: дѣлопр. подполк. *Гизетти*).

---

132. Телеграмма г.-м. Анненкова г.-м. Левицкому, 21 декабря 1876 г., изъ С.-Петербурга въ Кишиневъ.

Изъ главныхъ и окружныхъ управленій отправлено значительное число разныхъ грузовъ, на каждомъ вагонѣ была сдѣлана надпись, но несмотря на это могло случиться, что по ошибкѣ товароотправителя или желѣзной дороги грузъ не попалъ по назначенію; прошу объ этомъ справиться и телеграфировать [1]). Ген. *Анненковъ*.

---

[1]) *На подлинной—надпись рукою ген. Левицкаго:* «Въ приказаніи по округу объявить по войскамъ, чтобы части войскъ и управленія доставили эти свѣдѣнія къ 1 января 1877 г.». *Ред.*

133. Телеграмма адм. Чихачева г.-ад. Непокойчицкому, 22 декабря 1876 г., изъ Одессы въ Кишиневъ.

Рельсы, прибывшіе изъ Англіи, выгружаются; таможня не дозволяетъ по своимъ правиламъ грузить на вагоны, пока не окончится выгрузка всего парохода, что задержитъ на три дня. *Чихачовъ.*

---

134. Помощникъ Начальника Штаба арміи Начальнику военныхъ сообщеній арміи, 22 декабря 1876 г., № 1168, г. Кишиневъ.

Начальникъ Штаба приказалъ увѣдомить ваше превосходительство, что въ настоящее время неудобно приступать къ пріемкѣ желѣзной дороги въ военное управленіе, но однако подготовка къ пріемкѣ ея должна быть доведена до того, чтобы можно было принять дорогу въ самое короткое время и не болѣе, какъ въ 24 часа по полученіи о томъ приказанія. (Черновой,— подл. подписалъ: Свиты Е. В. г.-м. *Левицкій*; скрѣпилъ: ст. ад. полк. *Левицкій*).

---

135. Начальникъ Главнаго Штаба Начальнику Штаба арміи, 23 декабря 1876 г., № 1923.

Получено 29 декабря, № 1782/339.

Вслѣдствіе отзыва отъ 12 декабря за № 776, имѣю честь увѣдомить ваше высокопревосходительство: 1) что, по мнѣнію моему, въ вѣдѣніе начальника военныхъ сообщеній дѣйствующей арміи должна быть передана часть Одесской желѣзной дороги отъ границы до г. Бендеръ, такъ какъ въ виду могущихъ быть осложненій политическихъ обстоятельствъ, весьма важно имѣть въ полномъ распоряженіи арміи участокъ желѣзной дороги въ своемъ отечествѣ. Выборъ г. Бендеръ, какъ конечной военной станціи, представляетъ, съ одной стороны, тѣ удобства, что она прикрыта крѣпостью, въ которой имѣются склады и готовыя помѣщенія для различныхъ грузовъ, направляемыхъ къ арміи; съ другой стороны, въ пунктѣ этомъ, какъ во второклассной станціи, могутъ быть свободно принимаемы прибывающіе туда поѣзда и, сверхъ того, въ случаѣ надобности, станція эта можетъ быть расширена укладкою новыхъ путей; 2) для принятія всѣхъ грузовъ, слѣдующихъ къ дѣйствующимъ войскамъ, весьма важно имѣть въ тылу арміи болѣе длинную линію, которая находилась бы въ предѣлахъ Имперіи и была бы въ непрерывной связи съ остальными внутренними дорогами; при принятіи въ вѣдѣніе арміи вышеозначеннаго участка Одесской желѣзной

дороги, подвижной составъ не будетъ скопляться на государственной границѣ, какъ это можетъ случиться при избраніи конечною станціею Унгены; 3) выборъ г. Бендеръ представляетъ еще тѣ выгоды, что при этомъ можетъ быть устранена двойная перегрузка въ такихъ двухъ пунктахъ, лежащихъ близко одинъ отъ другого, какъ Унгены и Яссы.

При принятіи въ вѣдѣніе арміи участка Одесской желѣзной дороги отъ Бендеръ, всѣ распоряженія Главнаго Штаба по перевозкамъ будутъ ограничены этою конечною станціею, такъ что дальнѣйшія движенія войскъ и матеріальной части должны быть совершаемы непосредственнымъ распоряженіемъ полевого управленія военными сообщеніями. Что же касается отношеній завѣдывающаго передвиженіемъ войскъ по Одесской желѣзной дорогѣ къ полевому управленію, то онъ, по моему мнѣнію, долженъ въ точности исполнять всѣ наряды Полевого Штаба по перевозкамъ войскъ и матеріальныхъ средствъ на остальныхъ участкахъ дороги и вообще содѣйствовать къ выполненію предначертаній Штаба, оставаясь однакоже и въ подчиненіи Главному Штабу. Но при этомъ, въ видахъ устраненія затрудненій въ исполненіи перевозокъ, совершаемыхъ какъ распоряженіемъ Штаба арміи, такъ и по могущимъ быть въ то же время нарядамъ Главнаго Штаба, необходимо, чтобы всѣ планы, составленные въ Штабѣ арміи, были бы своевременно сообщаемы Главному Штабу для его соображеній при назначеніи поѣздовъ для различныхъ грузовъ и командъ, направляемыхъ изъ внутреннихъ округовъ къ арміи и въ раіонъ ея расположенія. Къ сему считаю нужнымъ присовокупить, что, въ видахъ облегченія торговаго движенія и для устраненія уже возникшихъ по этому предмету затрудненій, необходимо при составленіи плана имѣть въ виду, чтобы оставляемо было по три свободныхъ поѣзда по направленію къ арміи, какъ для торговаго движенія, такъ и для перевозокъ военнаго вѣдомства, дѣлаемыхъ распоряженіемъ Главнаго Штаба. Для лучшаго согласованія движеній войскъ арміи съ нарядами Главнаго Штаба прибудетъ въ Кишиневъ завѣдывающій передвиженіями войскъ по всѣмъ желѣзнымъ дорогамъ Имперіи. Подписалъ: г.-ад. *графъ Гейденъ.*

---

136. Завѣдывающій техническою и инспекторскою частями Министерства Путей Сообщенія въ комитетъ по передвиженію войскъ желѣзными дорогами и водою, 24 декабря 1876 г., № 8080.

Вслѣдствіе отношенія комитета по передвиженію войскъ отъ 21 декабря № 1906, техническо-инспекторская часть управленія желѣзныхъ дорогъ имѣетъ честь увѣдомить, что одновременно съ симъ отношеніемъ поступилъ отзывъ правленія общества Оренбургской желѣзной дороги отъ

21 декабря № 946, въ которомъ означенное правленіе общества увѣдомило, что, несмотря на то, что за отсутствіемъ на линіи движенія путь ко времени прибытія сотни Уральскихъ казачьихъ войскъ въ Бузулукъ, вѣроятно, будетъ сильно занесенъ, а расчистка его потребуетъ значительныхъ расходовъ, которые еще болѣе ухудшатъ и безъ того крайне затруднительное финансовое положеніе общества, тѣмъ не менѣе, во исполненіе приказанія г. Министра Путей Сообщенія, оно предложило управляющему дорогой телеграммою отъ 20 декабря перевезти упомянутыя войска въ отапливаемыхъ вагонахъ и съ точнымъ исполненіемъ циркуляра отъ 19 декабря 1874 года № 1287. При этомъ техническо-инспекторская часть управленія желѣзныхъ дорогъ считаетъ долгомъ присовокупить, что 22 сего декабря мѣсяца уже разрѣшено открыть на Оренбургской желѣзной дорогѣ временное движеніе пассажирскихъ и товарныхъ поѣздовъ. Подписалъ: инженеръ *В. Саловъ*.

---

137. Телеграмма адм. Чихачева г.-ад. Непокойчицкому, 24 декабря 1876 г., изъ Одессы въ Кишиневъ.

Затрудненія таможни устранены, рельсы всѣ выгружены и началась отправка въ Кишиневъ. *Чихачовъ*. (Съ копіи,—скрѣпилъ: кап. *Соллогубъ*).

---

138. Помощникъ Начальника Штаба арміи Начальнику военныхъ сообщеній арміи, 25 декабря 1876 г., № 1310, г. Кишиневъ.

Весьма нужное.

Начальникъ Штаба поручилъ мнѣ передать вашему превосходительству прилагаемую при семъ телеграмму г. *Чихачева*, а вмѣстѣ съ тѣмъ просить сдѣлать распоряженіе, чтобы рельсы были отправлены изъ Одессы не въ Кишиневъ, а въ Унгены и чтобы тамъ они приняты были въ вѣдѣніе управленія вашего превосходительства. (Черновой,—подл. подписалъ: г.-м. *Левицкій*; скрѣпилъ: ген. шт. кап. *Соллогубъ*).

---

139. Начальникъ военныхъ сообщеній Начальнику Штаба арміи, 27 декабря 1876 г., № 344, г. Кишиневъ.

Завѣдывающій военно-дорожнымъ отдѣломъ ввѣреннаго мнѣ управленія, рапортомъ отъ 15 декабря за № 94, донесъ мнѣ, что необходимо получать уголь въ количествѣ не менѣе одного вагона въ сутки изъ Одессы въ Унгены собственно для поѣздовъ, слѣдующихъ по вѣтви Унгены—Яссы. Если же управленіе Одесской дороги имѣетъ въ виду снабженіе углемъ въ Унгенахъ и свои поѣзда, слѣдующіе къ Кишиневу, то оно должно доставлять

въ Унгены уголь въ пропорціонально увеличенномъ количествѣ, вовсе не принимая въ соображеніе нынѣшняго снабженія топливомъ паровозовъ участка Унгены—Яссы въ Яссахъ. На сдѣланное по сему сношеніе, директоръ русскаго общества пароходства, торговли и Одесской желѣзной дороги, отзывомъ отъ 18 декабря за № 266, увѣдомилъ меня, что въ настоящее время на ст. Унгены находится до 12.000, а на ст. Кишиневъ 15.000 пуд. угля, и кромѣ того, въ Кишиневъ почти ежедневно подвозится уголь; въ виду же того, что паровозы, обращающіеся между Кишиневомъ и Унгенами, снабжаются въ Кишиневѣ углемъ, котораго хватаетъ и на обратный путь, имѣющагося на ст. Унгены количества угля для случайныхъ надобностей достанетъ съ избыткомъ на долгое время и что часть этого угля теперь же можетъ быть уступлена военному вѣдомству. При чемъ, для обоюднаго удобства и упрощенія расчетовъ, въ виду предстоящей военному вѣдомству надобности въ углѣ для поѣздовъ между станціями Унгены и Яссы, Свиты Его Императорскаго Величества контръ-адмиралъ *Чихачевъ* просилъ сообщить ему о томъ, какое можетъ понадобиться военному вѣдомству количество угля, каковое будетъ уступлено и доставлено въ Унгены въ возможно скоромъ времени.

Завѣдывающій военно-дорожнымъ отдѣломъ, которому сообщенъ былъ мною означенный отзывъ директора русскаго общества пароходства, торговли и Одесской желѣзной дороги, донесъ мнѣ, что военному вѣдомству понадобится угля до 500 пуд. въ сутки на движеніе и до 100 пуд. на прочія потребности во все продолженіе войны, и что, по мнѣнію его, для управленія военными сообщеніями было бы удобнѣе, если бы уголь этотъ былъ доставленъ въ Унгены не только въ возможно скоромъ времени, но и въ возможно большемъ количествѣ сразу, напримѣръ въ 4-мѣсячной или 5-мѣсячной пропорціи, и чтобъ уступаемый при этомъ уголь былъ лучшаго сорта по его нагрѣвательной способности. Увѣдомляя о вышеизложенномъ ваше высокопревосходительство, имѣю честь покорнѣйше просить зависящаго по сему предмету распоряженія [1]). Подписалъ: г.-л. *Каталей*.

---

[1]) *На подлинномъ—надпись*: «Начальникъ Штаба приказалъ увѣдомить, что имѣющійся въ настоящее время въ Унгенахъ запасъ угля въ 12/т. пудовъ можетъ обезпечить указанную ежедневную потребность (600 пуд. на 20 дней), а потому до разъясненія обстоятельствъ вполнѣ достаточно, если тотъ запасъ будетъ сохраненъ, о чемъ и слѣдуетъ сдѣлать управленіемъ военными сообщеніями сношеніе съ управленіемъ Одесской желѣзной дороги. Когда же обстоятельства потребуютъ, то тогда сдѣлать сношеніе о подвозкѣ потребнаго на 4 мѣсяца угля. Для этого послѣдняго слѣдуетъ только имѣть уголь въ запасѣ, въ Одессѣ или другомъ мѣстѣ Одесской желѣзной дороги. 30 декабря. Г.-м. *Левицкій*». *Ред.*

140. Начальникъ военныхъ сообщеній Главнокомандующему, 27 декабря 1876 г., № 345, г. Кишиневъ.

Примѣняясь къ ст. 299 положенія о полевомъ управленіи войскъ въ военное время и руководствуясь приказомъ по военному вѣдомству отъ 2 сего декабря за № 385, всепреданнѣйше представляю на усмотрѣніе Вашего Императорскаго Высочества тѣ соображенія мои объ устройствѣ военныхъ дорогъ, въ случаѣ движенія арміи, которыя требуютъ предварительныхъ распоряженій. Если движеніе арміи, или нѣкоторой ея части, будетъ направлено по румынскимъ желѣзнымъ дорогамъ и на какихъ-либо пунктахъ сей дороги предположено учредить военно-временные госпитали, я полагалъ бы необходимымъ на всѣхъ такихъ пунктахъ, а равно и тамъ, гдѣ могутъ быть остановки войскъ на болѣе или менѣе продолжительное время, учредить, смотря по важности пунктовъ, комендантовъ, этапныхъ начальниковъ и комендантовъ желѣзнодорожныхъ станцій. Этапные начальники и коменданты желѣзнодорожныхъ станцій предназначаются въ нѣкоторыхъ пунктахъ на однѣхъ и тѣхъ же станціяхъ въ томъ вниманіи, что обязанности обоихъ ихъ, соображаясь съ 8 пунктомъ положенія, приложеннаго при помянутомъ приказѣ за № 385, не допускаются въ одномъ лицѣ. Учрежденіе на однихъ и тѣхъ же пунктахъ этапныхъ начальниковъ и комендантовъ желѣзнодорожныхъ станцій вызывается еще и тѣмъ соображеніемъ, что хотя армія будетъ проходить по дружественной странѣ, но такъ какъ служащія на станціяхъ мѣстныя лица не знаютъ русскаго языка и, слѣдовательно, указанія ихъ не всегда могутъ быть поняты войсками, поэтому, въ виду сохраненія съ румынами добрыхъ отношеній и самаго ихъ облегченія при усиленномъ движеніи войскъ, необходима при посадкѣ и высадкѣ войскъ, нагрузкѣ и перегрузкѣ тяжестей и при пріемѣ и отправленіи больныхъ помощь своихъ офицеровъ, ознакомленныхъ съ мѣстными требованіями. Наконецъ, на комендантовъ и этапныхъ начальниковъ возлагаются и обязанности начальниковъ госпиталей, гдѣ будутъ учреждены военно-временные госпитали.

Согласно приказа по военному вѣдомству за № 385, при комендантахъ и этапныхъ начальникахъ должны содержаться, съ разрѣшенія Вашего Императорскаго Высочества, особыя управленія, по штату управленій уѣздныхъ воинскихъ начальниковъ, при первыхъ—1-го или 2-го, а при послѣднихъ—3-го или 4-го разрядовъ, соотвѣтственно которымъ получаютъ и содержаніе означенные коменданты и начальники. Я полагалъ бы этапныхъ начальниковъ сравнять по содержанію съ уѣздными воинскими начальниками 3-го разряда въ тѣхъ пунктахъ, гдѣ предположено учрежденіе времен-

ныхъ госпиталей и гдѣ, слѣдовательно, этапные начальники могутъ быть назначены начальниками госпиталей. Имѣя также въ виду, что на обязанности уѣздныхъ воинскихъ начальниковъ лежитъ собственно по письмоводству гораздо болѣе сложная отчетность, чѣмъ на комендантахъ и этапныхъ начальникахъ, полагалъ бы достаточнымъ на первое время ограничить штатъ писарей числомъ, въ вѣдомости показаннымъ, съ тѣмъ, чтобы мнѣ предоставлено было право, по мѣрѣ потребности, увеличивать писарей до нормы, указанной означеннымъ приказомъ.

Въ Унгены назначенъ мною одинъ только комендантъ желѣзнодорожной станціи безъ помощника на томъ основаніи, что здѣсь предполагается только перегрузка нѣкоторыхъ тяжестей, не назначено приготовленія горячей пищи и что станція Унгены будетъ подчинена Ясскому коменданту. Въ 10 пунктахъ, по вѣдомости показанныхъ, предположено приготовленіе горячей пищи однажды въ сутки для каждой части, и казалось бы полезно было класть въ котелъ по фунту говядины на человѣка; въ устраненіе же пререканій относительно качества пищи и во избѣжаніе злоупотребленій, полагалъ бы настоятельно необходимымъ завести вездѣ ручные вѣсы для пріема войсками вынутаго изъ котла мяса, приготовленнаго порціями, по вѣсу, т. е. изъ фунта сырого мяса должна быть порція варенаго не менѣе 38 золотниковъ, или изъ пуда сырой говядины должно получиться около 16 фунтовъ вареной говядины. Пункты для приготовленія горячей пищи назначены довольно часто, по невозможности избѣгнуть этого при усиленномъ передвиженіи арміи и, при томъ, при условіи доставленія войскъ въ извѣстные пункты непремѣнно днемъ. Я не полагалъ бы нужнымъ назначать особыхъ офицеровъ для распоряженій по приготовленію горячей пищи для проѣзжающихъ по желѣзнымъ дорогамъ войскъ: порученіе это, казалось бы, слѣдовало возложить на этапныхъ начальниковъ и помощниковъ комендантовъ. Для замѣщенія комендантскихъ должностей Высочайшимъ приказомъ 6 сего декабря назначено въ мое распоряженіе 8 полковниковъ, изъ коихъ прибыло до сего времени только 4 полковника. Кромѣ того, я могу располагать однимъ младшимъ штабъ-офицеромъ и нѣсколькими оберъ-офицерами желѣзнодорожнаго баталіона.

Всепреданнѣйше испрашиваю приказанія Вашего Императорскаго Высочества поставить меня въ извѣстность, въ какой мѣрѣ благоугодно будетъ Вашему Высочеству одобрить мои предположенія для соображеній моихъ относительно благовременнаго испрошенія назначенія въ мое распоряженіе недостающаго числа г.г. офицеровъ и чиновниковъ для замѣщенія показанныхъ по представляемой вѣдомости должностей. Въ заключеніе долгомъ считаю всепреданнѣйше донести Вашему Императорскому Высочеству, что послѣ усиленнаго передвиженія арміи на нѣкоторыхъ станціяхъ, по всей

вѣроятности, представится возможность упразднить комендантовъ и этапныхъ начальниковъ переводомъ ихъ на другіе пункты, точно также могутъ быть сокращены впослѣдствіи и пункты для приготовленія горячей пищи. Подписалъ: г.-л. *Каталей.*

141. Двѣ телеграммы г.-ад. Непокойчицкаго адм. Чихачеву, 30 декабря 1876 г., въ Одессу.

1) Прошу повременить нѣсколько дней разгрузкою присылаемыхъ въ Унгены рельсовъ, а оставить ихъ тамъ временно на платформахъ. Г.-ад. *Непокойчицкій.* (Съ проекта,—скрѣпилъ: ст. ад. полк. *Левицкій*).

2) За Корнештами насыпь поплыла, необходимо принять самыя энергическія мѣры для укрѣпленія ея. Прошу распоряженій. Г.-ад. *Непокойчицкій.* (Съ проекта,—скрѣпилъ: ст. ад. полк. *Левицкій*).

142. Помощникъ Начальника Штаба арміи Начальнику военныхъ сообщеній арміи, 30 декабря 1876 г., № 1517, г. Кишиневъ.

По порученію Начальника Штаба, увѣдомляю ваше превосходительство, что такъ какъ имѣющійся въ настоящее время въ Унгенахъ запасъ угля въ 12/т. пудовъ обезпечиваетъ потребности войскового движенія на 20 дней, что совершенно достаточно на первое время до разъясненія обстоятельствъ, то слѣдуетъ лишь сдѣлать сношеніе съ управленіемъ Одесской дороги о сохраненіи этого запаса. Впослѣдствіи, если обстоятельства потребуютъ этого, необходимо будетъ сдѣлать сношеніе о подвозкѣ угля въ количествѣ, потребномъ на 4 мѣсяца, для чего достаточно теперь имѣть лишь запасъ угля въ Одессѣ или другомъ какомъ либо пунктѣ дороги. (Черновой,—подл. подписалъ: Свиты Е. В. г.-м. *Левицкій*; скрѣпилъ: ст. ад. полк. *Левицкій*).

143. Директоръ русскаго общества пароходства, торговли и Одесской желѣзной дороги Начальнику Штаба арміи, 30 декабря 1876 г., № 289, г. Одесса.

Вслѣдствіе телеграммы отъ 30 декабря № 3335, имѣю честь увѣдомить ваше высокопревосходительство, что распоряженіе о невыгрузкѣ въ продолженіе нѣсколькихъ дней рельсовъ, посланныхъ на ст. Унгены, для военнаго вѣдомства, сдѣлано. При этомъ имѣю честь почтительнѣйше просить ваше высокопревосходительство о возможно скоромъ освобожденіи платформъ, въ которыхъ, при настоящей весьма значительной перевозкѣ грузовъ, встрѣчается особая надобность и продолжительная задержка ихъ принесетъ убытокъ дорогѣ. Подписалъ: *Чихачевъ.*

144. Телеграмма г.-ад. Непокойчицкаго адм. Чихачеву, 31 декабря 1876 г., въ Одесcу.

Въ отмѣну депеши моей, увѣдомляю, что присылаемые въ Унгены рельсы могутъ быть разгружаемы тамъ при пособіи людей желѣзнодорожнаго баталіона. Г.-ад. *Непокойчицкій.* (Съ проекта,—скрѣпилъ: ст. ад. полк. *Левицкій*).

145. Завѣдывающій военно-дорожнымъ отдѣломъ Помощнику Начальника Штаба арміи, 31 декабря 1876 г.

Милостивый государь, Казиміръ Васильевичъ! Составленный мною проектъ отвѣта на отзывъ Главнаго Штаба за № 1923, вмѣстѣ съ своимъ подлиннымъ отзывомъ, при семъ имѣю честь представить, присовокупляя, что, по моему мнѣнію, пріѣздъ завѣдывающаго передвиженіями войскъ по всѣмъ желѣзнымъ дорогамъ Имперіи для лучшаго согласованія движеній войскъ арміи съ нарядами Главнаго Штаба въ настоящее время былъ бы совершенно безполезенъ, такъ какъ росписанія поѣздовъ по румынскимъ дорогамъ могутъ быть пересланы въ Главный Штабъ по почтѣ, а другихъ свѣдѣній для согласованія не имѣется. По мнѣнію начальника военныхъ сообщеній г.-л. *Каталея*, необходимо сообщить объ этомъ Главному Штабу. Съ истиннымъ почтеніемъ и совершенною преданностью имѣю честь быть вашего превосходительства покорнымъ слугою. Подписалъ: *А. Горчаковъ.*

146. Завѣдывающій военно-дорожнымъ отдѣломъ Начальнику военныхъ сообщеній арміи, 2 января 1877 г., № 3.

Вслѣдствіе предписанія вашего превосходительства отъ 2 января за № 7 и въ виду новыхъ данныхъ о количествѣ угля, которое общество Одесской желѣзной дороги обязано имѣть на ст. Унгены (рапортъ отъ 25 декабря 1876 г. № 131), имѣю честь доложить: не будетъ ли признано болѣе выгоднымъ просить инспектора Одесской желѣзной дороги озаботить общество доставленіемъ на ст. Унгены именно этого количества угля теперь же; можетъ случиться, что впослѣдствіи, когда начнутся военныя дѣйствія подъ Одессою, общество не будетъ въ состояніи сохраняемое имъ для ст. Унгены на ст. Карантинъ (гдѣ сохраняется обыкновенно уголь до распредѣленія) нагрузить на вагоны. Подписалъ: инженеръ кол. сов. *А. Горчаковъ.*

147. Начальникъ эксплоатаціи завѣдывающему военно-дорожнымъ отдѣломъ, 2 января 1877 г., № 1.

Въ виду возможности пользованія румынскими желѣзными дорогами для передвиженія нашей арміи, считаю долгомъ изложить вашему высокоблагородію слѣдующее: въ сентябрѣ прошлаго года я былъ командированъ въ распоряженіе завѣдывающаго перевозкою войскъ въ Имперіи и могъ подробно изучить весь ходъ службы желѣзныхъ дорогъ во время мобилизаціи и передвиженія арміи, а потому могу съ достовѣрностью изложить. Ознакомленіе администрацій желѣзныхъ дорогъ съ требованіями Военнаго Министерства началось заранѣе, съ изданіемъ правилъ составленія военныхъ росписаній, т. е. съ мая 1876 г. Нѣкоторыя предуготовленія начались съ сентября мѣсяца, какъ то печатаніе росписаній вслѣдствіе личнаго моего объясненія, по порученію ген. *Анненкова*, съ дѣйств. ст. сов. *Глушинскимъ*. Рѣшительныя приготовленія начались съ 12 октября, т. е. со дня съѣзда инспекторовъ и управляющихъ, созванныхъ Министромъ Путей Сообщенія. Несмотря на то, что приготовленія на отечественныхъ дорогахъ начались за мѣсяцъ до перевозки, что по плану передвиженія отъ начала мобилизаціи до начала перевозки было оставлено 8 дней, всетаки мобилизація была остановлена на 3 дня и едва не останавливалась еще нѣсколько разъ, если бы не чрезвычайныя усилія служащихъ при сильномъ вліяніи офицеровъ, завѣдывающихъ перевозкою. Если заранѣе не ознакомить администрацію румынскихъ дорогъ съ нашими требованіями, то можно съ увѣренностью сказать, что не только румынскія дороги будутъ служить весьма слабымъ подспорьемъ къ передвиженію нашей арміи, но, что всего хуже, основанные на нихъ расчеты могутъ не оправдаться, т. е. части войскъ будутъ прибывать далеко несвоевременно.

А потому, я полагалъ бы необходимымъ, по окончаніи приходящихъ уже къ концу работъ, а именно: а) составленія росписаній, б) правилъ движенія и в) правилъ содержанія и ремонта пути и подвижного состава, ознакомить съ ними администрацію румынскихъ дорогъ и условиться о мѣрахъ, какія надо принять съ ихъ стороны для исполненія требующейся перевозки. При этомъ въ высшей степени необходимо разрѣшить заблаговременно вопросы: удовлетворяютъ ли запасы румынскихъ дорогъ требованію усиленной перевозки, во сколько времени они могутъ быть дополнены и какими путями и не потребуется ли для сего воспользоваться средствами отечественныхъ дорогъ.

Кромѣ того, весьма вѣроятно, что со стороны румынскихъ дорогъ возникнутъ слѣдующіе вопросы, возникавшіе и на отечественныхъ дорогахъ: 1) о выдачѣ авансомъ денегъ на пополненіе запасовъ, 2) о расходахъ по

усиленію личнаго состава служащихъ. Первый изъ этихъ вопросовъ былъ разрѣшенъ тѣмъ, что завѣдывающій передвиженіемъ войскъ въ Имперіи исходатайствовалъ отпускъ авансомъ суммы, приблизительно причитающейся каждой дорогѣ за три дня полной перевозки войскъ; второй былъ временно отклоненъ до разсмотрѣнія общаго вопроса объ убыткахъ, понесенныхъ обществами желѣзныхъ дорогъ. Подписалъ: инженеръ *Измайловъ*.

---

148. Начальникъ Штаба арміи Начальнику Главнаго Штаба, 9 января 1877 г., № 251, г. Кишиневъ.

Въ отзывѣ моемъ отъ 12 декабря за № 776, я изложилъ тѣ причины, которыя вызываютъ необходимость ограничиться принятіемъ въ вѣдѣніе полевого управленія арміи изъ Одесской желѣзной дороги только Унгенской станціи и затѣмъ дорогъ заграничныхъ. Въ этомъ отзывѣ я изложилъ тѣ соображенія, на основаніи которыхъ признается необходимымъ, при движеніи арміи впередъ, для удобствъ и даже возможности своевременной перегрузки войскъ, а въ особенности тяжестей, уложить между Унгенами и Яссами другой узкоколейный путь и тѣмъ обратить Яссы и Унгены какъ бы въ одну конечную и въ то же время начальную станцію. Всѣ эти соображенія сдѣланы послѣ основательныхъ обсужденій всѣхъ данныхъ, выясненныхъ на мѣстѣ.

Нынѣ ваше сіятельство сообщаете мнѣ, что Главный Штабъ при всемъ томъ полагаетъ болѣе удобнымъ передать въ военное управленіе участокъ желѣзной дороги до Бендеръ, сдѣлавъ эту станцію начальною станціею военной дороги. Тѣ доводы, которые ваше сіятельство выставляете, какъ доказательство большихъ удобствъ для принятія этого рѣшенія, уже были обсуждены въ полевомъ управленіи и найдены не имѣющими того значенія, которое придаетъ имъ Главный Штабъ, а именно:

Въ военномъ отношеніи. Какая бы станція ни была принята за начало военной дороги, въ Яссахъ или Унгенахъ будетъ предстоять перегрузка, а съ нею и скопленіе подвижного состава. Имѣя въ виду, что таковая же перегрузка потребуется на начальной станціи военной дороги, выйдетъ, что если таковою станціею будетъ не Унгены, а какая либо другая станція, явится не одна, а двѣ перегрузки, а слѣдовательно и скопленіе поѣздовъ будетъ въ двухъ пунктахъ. Вслѣдствіе этого, при какихъ бы то ни было усложненіяхъ политическихъ, на которыя указываете ваше сіятельство, явится необходимость въ надежномъ прикрытіи не одного, а двухъ пунктовъ. Указаніе на то, что кр. Бендеры прикрыла бы начальный пунктъ военной дороги, не устраняетъ того, что другой пунктъ не менѣе важный, какъ Яссы и Унгены, всетаки останется не прикрытымъ.

Въ административномъ отношеніи. Принятіе въ военное управленіе участка желѣзной дороги отъ Унгенъ до Бендеръ вызываетъ необходимость организовать особую администрацію, которая въ свою очередь вызоветъ совершенно излишній расходъ казны и напрасно увеличитъ дѣятельность полевого управленія по наблюденію и всѣмъ административнымъ распоряженіямъ въ отношеніи личнаго персонала управленія этого участка. Хотя, съ перваго взгляда, казалось бы, что управленіе этого участка будетъ только незначительнымъ увеличеніемъ общаго управленія всей линіи военно-желѣзной дороги, но нужно обратить вниманіе на то, что организація управленія румынскими дорогами будетъ не такова, какъ управленіе участка нашей дороги, а будетъ имѣть свои начальныя особенности, такъ что въ сущности явилось бы два совершенно отдѣльныхъ управленія.

Въ техническомъ отношеніи. Ст. Бендеры не есть второклассная станція. По своимъ сооруженіямъ и количеству разъѣздныхъ путей, она едва можетъ быть названа станціею третьеклассною. Она не имѣетъ даже паровознаго сарая и поворотнаго круга; водоснабженіе ея слабое. Соображеніе же о возможности расширить эту станцію укладкою новыхъ путей ведетъ за собою только излишній расходъ казны, такъ какъ въ этихъ работахъ при принятіи ст. Унгены за начальный пунктъ надобности нѣтъ, въ виду того, что станція эта достаточно обширна. Принятіе указаннаго участка Одесской желѣзной дороги въ военное управленіе вызоветъ значительный расходъ на заготовленіе различныхъ запасныхъ матеріаловъ и на устройство мастерскихъ, необходимыхъ для сколько нибудь самостоятельнаго управленія дороги, какъ бы мало ни было ея протяженіе. На казнѣ лежитъ весь ремонтъ и весьма значительные расходы по поддержанію названнаго участка въ надежномъ для движенія состояніи, такъ какъ этотъ участокъ построенъ настолько непрочно, что даже при значительныхъ постоянныхъ затратахъ на ремонтъ едва можно быть увѣреннымъ, что движеніе будетъ безопасно. Эти затраты всецѣло должны падать на правленіе Одесской дороги, а не на казну.

На основаніи всего этого, нѣтъ основательныхъ причинъ измѣнить рѣшеніе, составленное въ полевомъ управленіи дѣйствующей арміи, о принятіи въ военное управленіе только ст. Унгены, какъ начальной станціи. При томъ отношеніи, которое будетъ установлено между полевымъ управленіемъ и завѣдывающимъ передвиженіемъ войскъ въ Одесскомъ военномъ округѣ и съ которымъ ваше сіятельство согласились, я не предвижу никакихъ затрудненій при выполненіи Одесскою дорогою всѣхъ потребностей арміи, если въ непосредственномъ вѣдѣніи полевого управленія будетъ находиться только одна станція Унгены. (Съ копіи,—подл. подписалъ: г.-ад. *Непокойчицкій*; скрѣпилъ: ст. ад. полк. *Левицкій*).

149. Lettre adressée à S. A. S. le Prince Charles de Roumanie par S. A. I. le Commandant en Chef de l'Armée Active. Kichinew, le $^{12}/_{24}$ Janvier 1877.

Monseigneur, profondément sensible aux témoignages de sollicitude que j'ai trouvé dans le télégramme de V. A. tant de Votre part que de celle de la Princesse Elisabeth, je ne voudrais pas me borner au laconisme forcé de la réponse que j'ai eu l'honneur de vous adresser par le télégraphe et je profite de l'amélioration de ma santé pour suppléer à ce laconisme par ma présente lettre. Je voudrais aussi profiter de cette occasion pour entamer une correspondance qui ne pourrait, à mon avis, que faciliter l'accomplissement de cette grande oeuvre de justice et d'humanité, qu'il nous sera peut-être donné, par les décrets de la Providence, d'accomplir en commun.

En m'abstenant de toute appréciation sur les causes politiques qui ont déterminé la réunion sous les drapeaux de l'armée aujourd'hui placée sous mon commandement par la volonté de Sa Majesté mon Auguste Maître, je ne saurais avoir en vue que le but sacré qu'il peut-être donné à cette armée d'atteindre, si tels sont les desseins de Dieu.

Ce but, exempt de toute idée d'envahissement, de conquête ou d'ambition guerrière, n'est autre que le devoir sacré de défendre l'opprimé contre l'oppresseur, de faire restituer à nos coréligionnaires d'orient leurs droits légitimes trop longtemps méconnus et de rendre à jamais impossible le retour de ces scènes d'horreur et de carnage qui ont ému la conscience de l'Europe outragée.

Fier de la confiance de mon Monarque magnanime et jaloux de mériter cette Auguste confiance, je ne saurais rien épargner afin d'éviter tout malentendu entre les troupes que je commande et les populations au milieu desquelles elles seront appelées à agir, dès qu'il plaira à S. M. de leur en donner l'ordre. Et, avant tout, je dois avoir en vue, non seulement de ne froisser en aucune façon, mais au contraire de cimenter les sentiments séculaires d'affinité réligieuse et nationale, qui de tout temps ont existé entre les peuples et les nations de l'orient chrétien et la Russie, toujours désintéressée et généreuse dans l'accomplissement providentiel de sa grande mission historique.

Aujourd'hui que les évènements politiques peuvent, d'un moment à l'autre, précipiter le terme de l'accomplissement de ce devoir sacré, que l'armée placée sous mes ordres est peut-être appelée à remplir, il ne m'est pas permis d'oublier que sur la route qu'elle aura à parcourir pour voler au secours de nos frères, se trouve un pays ami, dont nous avons à coeur de respecter l'indépendance, l'autorité et le bien-être, pays dont, par la grâce de Dieu et la volonté de la nation, les destinées ont été confiées à V. A. D'un autre côté, il ne m'est pas permis d'ignorer que, quelle que soit la perfection d'organisation d'une armée appelée à opérer en pays étranger, ce n'est que par une stricte définition à l'avance des relations enrle.

cette armée et les autorités locales qu'il est possible d'éviter tout malentendu, tout sujet de plainte de la part des populations, dont cette armée traverse ou occupe le territoire.

C'est uniquement en présence de ces préoccupations que je crois de mon devoir de m'adresser à V. A. en lui proposant de nous entendre d'avance sur les mesures qu'il est nécessaire d'arrêter afin d'atteindre un but qui doit nous être également cher.

Si V. A. partage mes vues, je lui serais fort obligé de vouloir bien me communiquer ses idées sur les meilleurs moyens pour arriver à une entente pratique au point de vue purement militaire, exempte de tout caractère politique.

En attendant que les circonstances me procurent peut-être l'occasion de présenter personnellement mes respectueux hommages à la Princesse Elisabeth, je prie V. A. de vouloir bien me rappeler à son bienveillant souvenir et d'agréer les assurances de ma profonde estime et de ma considération la plus distinguée. Votre très affectionné *Nicolas.* (Съ копіи,—безъ скрѣпы).

---

150. Завѣдывающій военно-дорожнымъ отдѣломъ Начальнику военныхъ сообщеній арміи, 12 января 1877 г., № 53.

Весьма нужное. Секретно.

Вслѣдъ за командированіемъ начальника движенія г. *Игнаціуса* въ Австрію для переговоровъ о наймѣ 50 товарныхъ паровозовъ, 250 открытыхъ и 100 крытыхъ вагоновъ, я вступилъ въ переписку съ нѣкоторыми представителями германскихъ паровозныхъ заводовъ, извѣстныхъ мнѣ своею солидностью и добросовѣстностью, о томъ, имѣются ли у нихъ готовыя паровозныя платформы и готовые паровозы заграничной колеи. Въ перепискѣ этой я ограничивался только вопросами, не разъясняя ни цѣли переговоровъ, ни времени, къ которому платформы эти и паровозы понадобятся. Вслѣдствіе этого я получилъ сначала свѣдѣніе о неимѣніи достаточнаго числа готовыхъ платформъ для перевозки паровозовъ заграничной колеи по русскимъ широко-колейнымъ желѣзнымъ дорогамъ и о цѣнѣ этихъ платформъ, весьма много превышающей показанную мною въ рапортѣ прошлаго года за № 61.

Вчера же и сегодня получилъ депеши слѣдующаго содержанія: „*Шварцкопфъ* имѣетъ 50 паровозовъ; сколько изъ нихъ съ наружными колесами, телеграфирую завтра“, и „50 товарныхъ паровозовъ съ наружными колесами стоятъ готовые. Цѣна съ доставкою до границы 16.200 талеровъ за штуку. При вѣрной покупкѣ можетъ быть сбавка“. Подъ названіемъ паровозовъ „съ наружными колесами“ разумѣются такіе, которые не требуютъ

паровозныхъ платформъ для своей перевозки и могутъ быть перевезены по широко-колейнымъ линіямъ на вспомогательныхъ колесахъ широкой колеи, что обойдется гораздо дешевле, а именно по 3.000 руб. сер. на одно приспособленіе. Поэтому, если принять, что паровозы будутъ перевезены въ два срока, т. е. одно приспособленіе будетъ служить для перевозки двухъ паровозовъ, что скидка съ заявленной цѣны будетъ 200 талеровъ, что будетъ дозволенъ безпошлинный ввозъ этихъ паровозовъ въ Россію и разность въ курсѣ 25%, то стоимость всѣхъ 50 паровозовъ, съ приспособленіями для перевозки ихъ, будетъ равна: за 50 паровозовъ по 20.000 руб.—1.000.000 руб. сер.; за 25 приспособленій для ихъ перевозки по 3.000 руб.—75.000 руб. сер.; итого 1.075.000 руб. сер. По окончаніи войны эти паровозы могутъ быть проданы никакъ не ниже $^2/_3$ первоначальной стоимости, или за 14.000 руб. каждый, а 50 паровозовъ за 700.000 руб. сер. и 25 приспособленій за 50.000 руб. сер; итого 750.000 руб. сер.

Такимъ образомъ дѣйствительный расходъ Военнаго Министерства по пріобрѣтенію паровозовъ въ этомъ случаѣ будетъ только 325.000 руб. сер.[1]).

Если 50 товарныхъ паровозовъ будутъ наняты въ Австріи, то, при извѣстной уже затруднительности этого найма, поденную плату за каждый паровозъ слѣдуетъ предположить не ниже 50 руб. сер., а за всѣ паровозы 2.500 руб., что въ мѣсяцъ составитъ 75.000 руб. сер. Выдача платы за наемъ подвижного состава обыкновенно разсчитывается со дня отправленія его до дня обратнаго полученія дорогою собственницею. На одну перевозку паровозовъ въ Яссы и обратно потребуется не менѣе мѣсяца. Такъ что если предположить, что паровозы будутъ находиться на дѣйствительной службѣ только $3^1/_3$ мѣсяца, то тогда дѣйствительный расходъ Военнаго Министерства по найму паровозовъ уже сравняется съ такимъ же расходомъ по пріобрѣтенію ихъ въ предыдущемъ случаѣ. При этомъ слѣдуетъ еще имѣть въ виду, что доставка паровозовъ въ Яссы изъ Австріи можетъ быть затруднена политическими комбинаціями, а доставка ихъ изъ Берлина, которая до Варшавы можетъ быть начата тотчасъ же и можетъ предупредить всякія вредныя для насъ политическія комбинаціи и даже оказать косвенную услугу къ ихъ устраненію. Во всякомъ случаѣ ясно, что вопросъ о пріисканіи паровозовъ можно считать оконченнымъ. Изъ послѣдней же депеши г. *Игнаціуса* видно, что оконченъ и вопросъ о пріисканіи вагоновъ. Поэтому не признаете ли ваше превосходительство и Штабъ дѣйствующей арміи возможнымъ: 1) нынѣ же приступить къ окончательнымъ переговорамъ съ заводомъ *Шварцкопфа* въ Берлинѣ о покупкѣ у него 50 товарныхъ паровозовъ съ наружными колесами и приспособленій для перевозки

[1]) Расходъ этотъ можетъ значительно уменьшиться вслѣдствіе повышенія цѣнъ паровозовъ, которыя, какъ кажется, въ настоящее время достигли минимумъ своей высоты.

ихъ по дорогамъ широкой колеи; 2) нынѣ же начать ходатайство объ отпускѣ для этого суммъ и о безпошлинномъ ввозѣ означенныхъ паровозовъ и приспособленій въ Россію черезъ Торнъ и Александрово, и 3) по полученіи благопріятныхъ результатовъ по предыдущему пункту, ограничить порученіе, данное г. *Игнаціусу*, одними вагонами.

Будучи счастливъ, что вопросъ о пріисканіи дополнительныхъ, крайне необходимыхъ средствъ для перевозки войскъ по румынскимъ дорогамъ можно такимъ образомъ считать своевременно оконченнымъ, имѣю честь представить, что послѣдующія сношенія о паровозахъ завода *Шварцкопфа* слѣдуетъ дѣлать по телеграфу, и имѣю честь покорнѣйше просить о результатахъ сихъ сношеній поставить меня въ извѣстность. Самое же исполненіе транспортировки паровозовъ съ завода въ Унгены, въ случаѣ пріобрѣтенія ихъ дѣйствующею арміею, я просилъ бы возложить на ввѣренный мнѣ отдѣлъ. Подписалъ: инженеръ, кол. сов. *А. Горчаковъ*.

---

151. Начальникъ Штаба арміи инспектору Одесской желѣзной дороги, 14 января 1877 г., № 487.

Въ виду могущей предстоять перевозки нашихъ войскъ и тяжестей по румынскимъ желѣзнымъ дорогамъ, было бы весьма полезно установить возможно тѣсную связь съ управленіями этихъ дорогъ, въ особенности въ частяхъ соприкосновенія Одесской желѣзной дороги съ управленіемъ дороги Унгены-Яссы. Съ этою цѣлью было бы очень желательно, чтобы, еще до открытія войсковаго движенія, управленіе Одесской желѣзной дороги вошло въ соглашеніе съ управленіемъ дороги Яссы-Унгены и установило съ нею прямое товарное движеніе, подобно тому, какъ это существуетъ на всѣхъ смежныхъ желѣзныхъ дорогахъ у насъ. Такое соглашеніе будетъ полезно и на будущее время, а нынѣ есть нѣкоторое основаніе полагать, что оно установится легче, чѣмъ при другихъ условіяхъ. О послѣдующемъ прошу меня увѣдомить. (Черновой,—подл. подписалъ: г.-ад. *Непокойчицкій*; скрѣпилъ: ст. ад. полк. *Левицкій*).

---

152. Начальникъ Штаба арміи Военному Министру, 16 января 1877 г., № 6.

Секретно. Весьма нужное.

Вашему высокопревосходительству извѣстна недостаточность подвижного состава румынскихъ желѣзныхъ дорогъ и вами же одобрена мѣра увеличенія этого состава законтрактованіемъ нужнаго числа вагоновъ, платформъ и паровозовъ внѣ Румыніи. Для этого отъ полевого управленія арміи командированъ инженеръ путей сообщенія въ Вѣну для найма этого подвижного состава у частныхъ вѣнскихъ обществъ австрійскихъ желѣзныхъ

дорогъ. Кромѣ этого, управленіемъ военныхъ сообщеній арміи сдѣланы были сношенія съ нѣкоторыми германскими паровозными заводами.

Нынѣ это управленіе получило изъ Берлина телеграмму, въ которой сообщается, что на заводѣ *Шварцкопфа* имѣется 50 паровозовъ, вполнѣ готовыхъ, съ наружными для широкой колеи колесами. Стоимость каждаго паровоза назначена по 16.200 талеровъ, съ доставкою до нашей границы. Но при вѣрной покупкѣ можетъ быть сдѣлана уступка. Кромѣ платы за паровозы необходимо будетъ купить приспособленія для перевоза вагоновъ по нашимъ дорогамъ. Такихъ приспособленій можно имѣть только на половинное число вагоновъ, разсчитывая доставить ихъ въ два рейса. Каждое приспособленіе будетъ стоить до 3.000 руб. На основаніи всего этого, если принять въ расчетъ разность курса, 50 локомотивовъ будутъ стоить 1.000.000 руб. и 25 приспособленій 75.000 руб., а всего 1.075.000 руб.

Но эта сумма выражаетъ собою только единовременный расходъ при покупкѣ паровозовъ. Если же по окончаніи войны паровозы эти продать, о чемъ можетъ быть сдѣлано условіе съ заводомъ же *Шварцкопфа*, то значительную долю этой суммы надо исключить изъ расхода. Есть основаніе принять за вѣрное, что при обратной покупкѣ заводъ приметъ паровозы за $^2/_3$ цѣны, по которой они проданы. Тогда вся потеря будетъ состоять изъ 325.000 руб. Если же продать ихъ не на заводъ, а прямо на желѣзныя дороги, то очень вѣроятно, что будетъ выручена почти та же сумма, которая будетъ заплачена теперь, потому что цѣнность паровозовъ въ настоящее время упала до своего minimum'а и послѣ войны она должна значительно возрасти. Таково мнѣніе инженера путей сообщенія начальника военно-дорожнаго отдѣла управленія военными сообщеніями арміи. Чтобы оцѣнить это предложеніе и способъ увеличенія подвижного состава румынскихъ желѣзныхъ дорогъ, слѣдуетъ сравнить его со способомъ найма паровозовъ. За каждый нанятый паровозъ придется платить ежедневно особую условленную сумму, начиная съ дня перехода паровоза за границу, до возвращенія его обратно. Эта сумма, при нынѣшней разности курса, по всей вѣроятности, составитъ около 50 руб. въ сутки, а за всѣ 50 паровозовъ — до 2.500, или 75.000 въ мѣсяцъ. Поэтому, если предположить, что кампанія, а слѣдовательно пользованіе паровозами продолжится только три съ половиною мѣсяца, то плата за наемъ будетъ уже равна той суммѣ потери, которую придется понести при способѣ пріобрѣтенія паровозовъ покупкою, какъ указано выше. Если же война, а слѣдовательно пользованіе паровозами будетъ болѣе продолжительно, что вѣроятно, тогда наемная плата значительно превзойдетъ указанную потерю. На этомъ основаніи покупку паровозовъ слѣдуетъ считать для казны значительно выгоднѣе найма ихъ.

Имѣя въ виду, что увеличеніе подвижного состава румынскихъ дорогъ рѣшено уже въ принципѣ, Великій Князь Главнокомандующій поручилъ мнѣ просить представить этотъ вопросъ на разсмотрѣніе вашего высокопревосходительства. При этомъ Его Императорское Высочество поручилъ мнѣ обратить вниманіе вашего высокопревосходительства, что пріобрѣтеніе паровозовъ у *Шварцкопфа* представитъ болѣе обезпеченій успѣху предпріятія, потому что доставка этихъ паровозовъ черезъ Торнъ и Александрово, а затѣмъ черезъ Варшаву и Унгены устранитъ всякое затрудненіе въ политическомъ отношеніи, не представляя необходимости перевозить паровозы черезъ Австрію. Кромѣ того, устраняя это затрудненіе, наемъ паровозовъ въ Австріи нѣсколько сомнителенъ, такъ какъ по донесенію инженера, командированнаго въ Вѣну, на австрійскихъ дорогахъ число паровозовъ весьма ограниченно. Что же касается до пріобрѣтенія вагоновъ и платформъ, то достать ихъ на австрійскихъ дорогахъ вполнѣ возможно и, по донесенію названнаго инженера, предпріятіе это можетъ быть считаемо обезпеченнымъ.

О рѣшеніи вашего высокопревосходительства по возбужденному вопросу, покорнѣйше прошу предувѣдомить меня телеграммою, чтобы я могъ немедленно распорядиться командированіемъ одного изъ самыхъ надежнѣйшихъ инженеровъ путей сообщенія, состоящихъ при арміи, для заключенія сдѣлки и распоряженія для быстрой доставки паровозовъ къ арміи. (Черновой,— подл. подписалъ: г.-ад. *Непокойчицкій*; скрѣпилъ: ст. ад. полк. *Левицкій*).

---

153. Начальникъ Штаба арміи адм. Чихачеву, 17 января 1877 г., № 563, г. Кишиневъ.

Милостивый государь, Николай Матвѣевичъ! По полученіи въ полевомъ управленіи военными сообщеніями арміи совершенно точныхъ свѣдѣній о разстояніи между станціями Унгены и Яссы, оказалось, что потребность въ рельсахъ превыситъ на 4 версты исчисленіе, сдѣланное прежде по имѣвшимся въ то время не столь точнымъ даннымъ, и на основаніи котораго, письмомъ отъ 10 прошлаго декабря за № 653, я по порученію Его Высочества Главнокомандующаго просилъ ваше превосходительство объ уступкѣ рельсовъ на 20 верстъ пути. Въ дополненіе къ упомянутому выше письму, я обращаюсь нынѣ къ вашему превосходительству съ покорнѣйшею просьбою не отказать сдѣлать распоряженіе о доставкѣ еще на 4 версты такихъ же рельсовъ, какіе уже были доставлены вслѣдствіе моего перваго письма и на совершенно тѣхъ же условіяхъ. Пользуюсь случаемъ, чтобы выразить вамъ свое истинное и глубокое уваженіе. (Черновой,—подл. подписалъ: г.-ад. *Непокойчицкій*; скрѣпилъ: ст. ад. полк. *Левицкій*).

---

154. Lettre adressée à S. A. I. le Commandant en Chef de l'Armée Active par S. A. S. le Prince Charles de Roumanie. Bucharest le 24 Janvier (5 Fevrier) 1877 [1]).

Monseigneur, la lettre dont V. A. I. m'a honoré en date du $^{12}/_{24}$ Janvier est une marque précieuse de Son amitié et si j'ai tardé de La remercier de la confiance qu'Elle me témoigne, la cause en a été la crise ministérielle qui m'a absorbé complètement.

Je ne puis cacher à V. A. I. qu'un moment j'ai été bien inquiet pour Sa santé et je suis d'autant plus heureux d'avoir aujourd'hui l'affirmation de V. A. I. qu'Elle est en pleine voie de guérison, que j'ai salué avec une véritable satisfaction le choix que S. M. l'Empereur a fait en plaçant Son auguste frère à la tête de l'armée qui est appelée peut-être à remplir une grande et noble mission.

Depuis Son avènement au trône, les actes de S. M. l'Empereur ont été une suite de faits dont un seul eut suffi pour glorifier un règne. Couronner Son oeuvre par l'émancipation réelle des peuples chrétiens de l'Orient et donner ainsi la seule solution vraie à ce qu'on appelle la question d'Orient, c'est certainement une tâche des plus généreuses et digne de Sa grande âme. Aujourd'hui un pas important est fait vers ce noble but puisque S. M. a réussi à obtenir le concours de toutes les Grandes Puissances de l'Europe pour imposer Ses vues au Gouvernement Ottoman.

Si la Turquie continue à résister aux volontés du monde chrétien et si l'armée russe était appelée encore une fois à verser son sang pour ses coreligionnaires opprimés, elle peut-être sûre de l'accueil sympathique et fraternel qu'elle rencontrera à son passage par la Roumanie, qui n'a pas oublié et qui n'oubliera jamais qu'elle doit sa première émancipation à cette même armée et à la sollicitude des Tsars.

Heureux et fier de faciliter par ma position et par les moyens en mon pouvoir cette grande oeuvre humanitaire, je dois cependant Vous déclarer, Monseigneur, que le règlement officiel des rapports de l'armée Impériale avec les autorités de mon pays, sera toujours considéré comme un acte politique et dans cette qualité il doit faire l'objet d'un arrangement de Gouvernement à Gouvernement. Or, la conclusion d'un pareil arrangement avant que le Cabinet de S. M. l'Empereur ait notifié sa décision à l'Europe, pourrait être considérée par celle-ci comme un acte par lequel mon Gouvernement violerait de sa propre initiative les Traités qui placent la situation politique du pays sous la garantie des Grandes Puissances.

Néanmoins je prie V. A. I. d'être bien convaincue que l'armée, confiée à Son haut commandement, trouvera toujours les plus grandes facilités dans mon pays, même si l'acte officiel devait être signé à la veille de son passage.

L'incertitude qui règne depuis quelques mois déjà est bien pénible et a crée aux Etats de l'Orient et surtout à la Roumanie une situation financière des plus difficiles encore empirée par la mobilisation de nos troupes.

---

[1]) См. № 149. *Ред.*

Dieu veuille que l'avenir s'éclaircisse bientôt et que le calme et le bien-être renaissent pour les peuples de l'Orient. Je ne doute pas que cette même espérance n'allège les soucis qui pèsent sur V. A. I. et n'amène promptement le rétablissement complet de Sa santé à laquelle j'attache tout autant de prix qu'aux assurances d'amitié et d'estime qu'Elle me témoigne.

Je réitère ainsi qu'au nom de mon épouse bien aimée la Princesse Elisabeth les sentiments les plus affectueux que nous ne cessons d'entretenir pour V. A. I. et je La prie de croire à l'attachement le plus inviolable, avec lequel je suis, Monseigneur, de Votre Altesse Impériale le très dévoué cousin *Charles*. (Съ копіи,— безъ скрѣпы).

---

155. Россійскій консулъ въ Яссахъ Начальнику Штаба арміи, 13 февраля 1877 г., № 84, г. Яссы [1]).

Милостивый государь, Артуръ Адамовичъ! 6/18 мая 1872 г. заключена между нашимъ и румынскимъ правительствами конвенція о соединеніи русскихъ желѣзныхъ дорогъ съ румынскими при м. Унгенахъ. § 6 вышеупомянутой конвенціи опредѣлено вести работы по обѣимъ линіямъ такъ, чтобы онѣ были покончены, по возможности, одновременно и вся линія открыта для движенія въ самомъ непродолжительномъ времени.

Въ маѣ 1874 г. линія Яссы—Унгены была дѣйствительно окончена и открыта. Наша же Кишиневъ-Унгенская дорога, по обстоятельствамъ, отчасти независящимъ отъ строителей, была открыта лишь въ концѣ 1876 г., а ежедневное движеніе по оной началось съ 1 января сего года. До сего времени, однако, ходило по два поѣзда въ недѣлю, какъ на русской, такъ и на румынской линіяхъ и подобное періодическое движеніе по румынской дорогѣ по воскресеньямъ и четвергамъ продолжается еще нынѣ, несмотря на то, что на русской сторонѣ ходятъ ежедневные поѣзда отъ Кишинева до Унгенъ. Справившись отчего до настоящаго времени связь обѣихъ дорогъ еще не состоялась, я узналъ, что главное управленіе Одесской желѣзной дороги не сообщило румынскому управленію оффиціально о новомъ своемъ распоряженіи, т. е. о назначеніи ежедневно по одному поѣзду, и только частнымъ образомъ начальникъ русской Унгенской станціи далъ объ этомъ знать своему коллегѣ румынской станціи. Подобное положеніе представляетъ всевозможныя затрудненія путешественникамъ, долженствующимъ, за исключеніемъ воскресеній и четверговъ, въ прочіе дни пріискивать средства,

---

[1]) *На подлинномъ имѣется помѣтка рукою ген. Левицкаго:* «Препроводить копію съ этого заявленія инспектору Одесской желѣзной дороги съ просьбою содѣйствовать болѣе скорому установленію прямого сообщенія, одинаково важнаго какъ въ коммерческомъ, такъ и въ военномъ отношеніи». *Ред.*

чтобы доѣзжать до Яссъ и даже въ тѣ дни, когда поѣзда ходятъ на румынской сторонѣ, добираться до румынской станціи пѣшкомъ или на простой царанской повозкѣ, такъ какъ русскіе поѣзда не доходятъ до румынской станціи и обратно.

Въ виду вышеизложенныхъ обстоятельствъ, затрудняющихъ международныя коммерческія сношенія сосѣднихъ государствъ и представляющихся въ особенности важными въ настоящее время, я осмѣливаюсь почтительнѣйше просить ваше высокопревосходительство, не признаете ли возможнымъ содѣйствовать тому, чтобы наше Одесское общество вошло въ оффиціальное сношеніе съ управленіемъ румынской дороги по сему предмету и установило наконецъ связь и регулярное движеніе между обѣими линіями. Къ сему считаю долгомъ присовокупить, что я вошелъ съ подобнымъ же ходатайствомъ къ нашему дипломатическому агенту въ Бухарестѣ *барону Стуарту*. Съ глубочайшимъ почтеніемъ и таковою же преданностью имѣю честь быть вашего высокопревосходительства покорнѣйшій слуга. Подписалъ: *А. Якобсонъ*.

---

156. Начальникъ военныхъ сообщеній Помощнику Начальника Штаба арміи, 15 февраля 1877 г., № 564, г. Кишиневъ.

Весьма нужное.

Желая произвести опыты посадки кавалеріи въ вагоны по образцу румынскихъ, прошу распоряженія вашего превосходительства о присылкѣ отъ одной изъ батарей на станцію желѣзной дороги завтра, 16 февраля, къ $12^3/_4$ час. дня 6 уносныхъ фейерверкеровъ верхомъ съ полнымъ походнымъ снаряженіемъ и съ запасомъ трехдневнаго фуража, при чемъ сѣно должно быть въ сѣткахъ, а не прессованное [1]). (Черновой, — подл. подписалъ: г.-л. *Каталей*; скрѣпилъ: пом. ст. ад. кап. *Соллогубъ*).

---

157. Завѣдывающій передвиженіями войскъ по всѣмъ желѣзнымъ дорогамъ и водянымъ путямъ Имперіи Начальнику Главнаго Штаба, 17 февраля 1877 г.

Имѣю честь почтительнѣйше представить вашему сіятельству отчетъ о перевозкѣ войскъ по случаю мобилизаціи части арміи въ ноябрѣ и декабрѣ мѣсяцахъ 1876 г. Подписалъ: Свиты Е. В. г.-м. *Анненковъ*.

---

[1]) Копія этого отношенія, при надписи отъ 15 февраля за № 1526, была послана ген. *Левицкимъ* для исполненія въ 14-ю арт. бригаду. *Ред.*

Отчетъ о перевозкѣ войскъ по случаю мобилизаціи части арміи въ ноябрѣ и декабрѣ мѣсяцахъ 1876 г.

2 ноября 1876 г. воспослѣдовало Высочайшее повелѣніе о приведеніи на военное положеніе военныхъ округовъ Одесскаго, Харьковскаго, Кіевскаго и части Кавказскаго. Вслѣдствіе этого немедленно были разосланы, по телеграфу, соотвѣтственныя распоряженія: со стороны Главнаго Штаба—завѣдывающимъ передвиженіемъ войскъ по желѣзнымъ дорогамъ, а Министерствомъ Путей Сообщенія—управляющимъ и инспекторамъ сихъ дорогъ и затѣмъ началось исполненіе плана перевозки войскъ.

Составленіе плана. Передвиженіе по желѣзнымъ дорогамъ значительныхъ военныхъ силъ, въ особенности же перевозка войскъ, вызванная мобилизаціею арміи, представляется весьма сложною операціею, которая, безъ предварительно составленнаго на этотъ предметъ плана, не можетъ быть выполнена съ успѣхомъ. Такой планъ необходимъ, какъ въ интересѣ желѣзныхъ дорогъ, которымъ, въ извѣстныхъ случаяхъ, придется, можетъ быть, употребить при этомъ въ дѣло всѣ свои перевозочныя средства, такъ и для самихъ перевозимыхъ войскъ, потому что только точныя указанія времени и мѣста, съ котораго должна быть отправлена каждая изъ частей войскъ, могутъ устранить задержку ихъ на станціяхъ и обезпечить и срочное прибытіе ихъ на мѣсто назначенія, и своевременное снабженіе перевозимыхъ людей горячею пищею. Но для того, чтобы составить подобный планъ, необходимо заблаговременно и всесторонне изучить желѣзныя дороги, вполнѣ ознакомиться съ тѣми условіями, въ какихъ находятся эти пути сообщенія, и заранѣе подготовить и надлежащимъ образомъ сгруппировать массу разнообразныхъ о нихъ свѣдѣній. Въ виду этого, уже съ 1868 г., т. е. тотчасъ же по учрежденіи комитета по передвиженію войскъ желѣзными дорогами и водою, офицеры генеральнаго штаба, завѣдывающіе перевозкою войскъ по означеннымъ дорогамъ, ежегодно представляютъ въ этотъ комитетъ подробныя техническія описанія, какъ желѣзнодорожныхъ линій, перевозкою войскъ по которымъ они завѣдываютъ, такъ и находящагося на сихъ линіяхъ подвижного состава. Кромѣ различныхъ техническихъ свѣдѣній о самомъ пути, т. е. объ общемъ протяженіи дороги, ширинѣ полотна, длинѣ прямыхъ путей и закругленій и радіусѣ послѣднихъ, о подъемахъ и уклонахъ, выемкахъ, насыпяхъ, тоннеляхъ, мостахъ, стрѣлкахъ, крестовинахъ, поворотныхъ кругахъ и т. п., въ описаніяхъ этихъ заключаются подробнѣйшія данныя о числѣ паровозовъ—пассажирскихъ, смѣшанныхъ, товарныхъ и маневренныхъ; о числѣ пассажирскихъ, почтовыхъ, товарныхъ и спеціальныхъ вагоновъ, а также вагоновъ безъ тормоза, о тарѣ вагона и грузѣ, поднимаемомъ вагономъ, въ пудахъ; о внутреннихъ раз-

мѣрахъ и квадратномъ содержаніи вагоновъ; о числѣ людей и лошадей, помѣщаемыхъ въ каждомъ вагонѣ, а также орудій, понтонныхъ фуръ и повозокъ, устанавливаемыхъ на каждой изъ платформъ; о вѣсѣ отдѣльнаго паровоза и паровоза вмѣстѣ съ тендеромъ, нагруженнымъ водою и топливомъ; о количествѣ груза, выраженномъ и въ пудахъ, и числомъ вагоновъ, поднимаемомъ паровозомъ при существующихъ на дорогѣ подъемахъ и кривыхъ, какъ зимою, такъ и въ лѣтнее время; о количествѣ воды и топлива, потребныхъ для паровоза каждаго типа на версту пробѣга, и о вмѣстимости тендера. При поверхностномъ взглядѣ, всѣ эти подробности могутъ показаться излишними и безполезными для составленія плана военныхъ перевозокъ; между тѣмъ какъ, въ дѣйствительности, онѣ существенно необходимы для дѣла. Такъ, напримѣръ, не зная количества водоснабженія на различныхъ станціяхъ извѣстной желѣзной дороги, нельзя опредѣлить наибольшаго числа поѣздовъ, какое можетъ быть отправлено по тому или другому направленію линіи; а при неизвѣстности силы паровозовъ и скорости ихъ хода, а также при отсутствіи точныхъ данныхъ о крутизнѣ подъемовъ и другихъ особенностяхъ пути, невозможно опредѣлить ни состава и величины поѣздовъ, ни быстроты движенія ихъ.

Росписанія, служащія основаніемъ для составленія плана. Собраніе и соотвѣтственная группировка всѣхъ этихъ разнообразныхъ свѣдѣній потребовали, конечно, не мало времени, и когда, наконецъ, въ 1873 г., они были собраны и приведены въ строгій систематическій порядокъ, то офицерамъ, завѣдывающимъ передвиженіемъ войскъ по желѣзнымъ дорогамъ, предложено было составить, при содѣйствіи управляющихъ желѣзными дорогами, начальниковъ эксплоатаціи и правительственныхъ инспекторовъ сихъ дорогъ, росписанія движенія наибольшаго числа поѣздовъ, какое можетъ быть отправлено по каждому направленію дороги, при условіяхъ: 1) прекращенія товарнаго движенія и оставленія только одного или двухъ пассажирскихъ поѣздовъ и 2) прекращенія, какъ пассажирскаго, такъ и товарнаго движенія.

Графикъ. Время отправленія всѣхъ поѣздовъ, а также пункты, часы и минуты ихъ встрѣчи на разъѣздныхъ путяхъ обозначаются въ особыхъ графическихъ таблицахъ, называемыхъ для краткости „графиками". Такая таблица состоитъ изъ горизонтальныхъ и вертикальныхъ линій: первыя означаютъ разстоянія въ верстахъ, а вторыя—часы и минуты. Способъ этотъ даетъ возможность однимъ взглядомъ окинуть все суточное движеніе поѣздовъ и выгоденъ въ особенности въ томъ отношеніи, что при немъ невозможны ошибки въ расчетахъ; такъ, напримѣръ, если на одноколейной дорогѣ двѣ линіи, изображающія два встрѣчные поѣзда, пересѣкаются одновременно на такой горизонтальной линіи, которой не соотвѣтствуетъ разъѣздная станція, то ошибка бросается въ глаза и можетъ быть тотчасъ

же исправлена увеличеніемъ или уменьшеніемъ времени, назначеннаго для остановки на одной изъ предыдущихъ станцій, а иногда — измѣненіемъ скорости хода нагруженнаго или порожняго поѣзда. Кромѣ того, графическая таблица представляетъ еще и ту выгоду, что даетъ точное понятіе о силѣ и средствахъ извѣстной дороги. На каждой желѣзнодорожной линіи графикъ составляется совмѣстно и представителемъ военнаго вѣдомства, т. е. офицеромъ генеральнаго штаба, завѣдывающимъ на ней передвиженіемъ войскъ и управленіемъ дороги, которое обращаетъ вниманіе прежде всего на выполнимость графической таблицы, при чемъ провѣряется и количество топлива на каждой станціи, и ея водоснабженія, и длина разъѣздныхъ путей. На основаніи графическихъ таблицъ составляются нормальныя росписанія движенія воинскихъ поѣздовъ для каждой желѣзной дороги, съ обозначеніемъ времени прибытія сихъ поѣздовъ на важнѣйшія станціи и отправленія ихъ оттуда для дальнѣйшаго слѣдованія, а также времени прибытія на конечную станцію. Собственно, росписанія эти ни что иное, какъ сокращенная передача буквами тѣхъ же основныхъ графическихъ таблицъ. Вышеозначенныя нормальныя росписанія, съ пояснительными къ нимъ записками о дѣйствительныхъ средствахъ каждой дороги, были разсматриваемы въ комитетѣ по передвиженію войскъ и затѣмъ препровождались въ техническо-инспекторскій комитетъ Министерства Путей Сообщенія, который и утверждалъ то наибольшее число поѣздовъ, какое признавалось соотвѣтствующимъ состоянію извѣстной желѣзнодорожной линіи. Такое росписаніе, соединяя въ себѣ подробныя свѣдѣнія о силѣ каждой изъ желѣзныхъ дорогъ, служитъ главнымъ основаніемъ для плана перевозки войскъ въ случаѣ мобилизаціи арміи. Затѣмъ, при составленіи этого плана, принимаются въ соображеніе число подлежащихъ перевозкѣ, какъ людей запаса, такъ и лошадей, какое при мобилизаціи должно быть перевезено по желѣзнымъ дорогамъ. Эти послѣдніе два рода данныхъ группируются въ двухъ росписаніяхъ, а именно: 1) о призывѣ нижнихъ чиновъ запаса и о назначеніи ихъ въ войска и 2) о комплектованіи войскъ лошадьми, въ случаѣ приведенія арміи на военное положеніе. Каждое изъ этихъ двухъ росписаній ежегодно составляется въ Главномъ Штабѣ: первое съ 1871 г., а второе — со времени введенія конской повинности. До введенія же этой повинности, означенное росписаніе было составляемо на основаніи свѣдѣній о доставленіи въ полки и отдѣльныя части лошадей, пріобрѣтаемыхъ покупкою преимущественно изъ восточныхъ и малороссійскихъ нашихъ губерній. Въ росписаніи о призывѣ нижнихъ чиновъ запаса обозначаются: губернія и уѣздъ, изъ коихъ призываются сіи чины; пункты сбора ихъ и число, званія и родъ оружія, къ которому они принадлежатъ, а также части войскъ, въ которыя они назначаются; куда, т. е. на какія станціи желѣзной дороги, какимъ путемъ и въ который день

мобилизаціи люди запаса направляются изъ сборныхъ пунктовъ. Въ росписаніи о комплектованіи арміи лошадьми, кромѣ губерній и уѣздовъ, означается также число волостей и величина пространства ихъ въ квадратныхъ верстахъ; сборные пункты и день, въ который могутъ быть собраны на нихъ лошади; число лошадей, подлежащихъ поставкѣ въ войска, съ подраздѣленіемъ ихъ на верховыхъ, артиллерійскихъ и обозныхъ 1-го и 2-го разрядовъ; части войскъ, въ которыя назначаются эти лошади, а также—куда, и въ какомъ числѣ онѣ должны быть направлены; число людей, назначенныхъ уѣзднымъ воинскимъ начальникомъ для сопровожденія лошадей; изъ какихъ частей должны прибыть пріемщики. Число верстъ, дѣлаемое командами въ день, какъ обыкновеннымъ походнымъ порядкомъ, такъ и на подводахъ,—по проселочнымъ дорогамъ, по грунтовымъ и по шоссе,—соображается съ числомъ переходовъ, потребныхъ для сбора нижнихъ чиновъ запаса и лошадей изъ отдаленнѣйшихъ отъ сборнаго пункта мѣстностей уѣзда, а также и съ числомъ дней, необходимыхъ для слѣдованія обыкновеннымъ порядкомъ или на подводахъ отъ сборнато пункта до мѣста посадки на желѣзную дорогу. Такимъ образомъ опредѣляется періодъ времени, нужный для сосредоточенія чиновъ запаса и лошадей въ сборныхъ пунктахъ и для перехода ихъ оттуда къ станціи посадки и, слѣдовательно, выражающій готовность частей запаса къ выступленію. Для того, чтобы дать уѣзднымъ воинскимъ начальникамъ возможность доставлять людей запаса отдѣльными партіями на станціи посадки и избѣгнуть всякаго замѣшательства, въ мѣстностяхъ наиболѣе центральныхъ, какъ напр. г. Москва, время готовности было увеличиваемо на нѣсколько дней, что позволяло устранить скопленіе призывныхъ чиновъ на станціяхъ отправленія и тѣмъ значительно облегчить желѣзнодорожную службу. Такимъ образомъ, графическія таблицы съ одной стороны и росписанія о призывѣ нижнихъ чиновъ запаса и о комплектованіи войскъ лошадьми,—съ другой,—даютъ два ряда данныхъ: во 1-хъ, часы и минуты прибытія на различныя станціи желѣзной дороги войсковыхъ поѣздовъ, и во 2-хъ, время прибытія на тотъ или другой пунктъ посадки командъ чиновъ запаса или партій лошадей. Эти два ряда данныхъ соединяются, т. е. команды и партіи приписываются къ тому или другому изъ приходящихъ поѣздовъ въ маршрутныхъ росписаніяхъ, составляемыхъ для каждаго сборнаго пункта; при чемъ, конечно, принимается въ соображеніе и время прибытія означенныхъ командъ и партій на станцію, и число людей или лошадей, какое можетъ быть отправлено съ тѣмъ или другимъ поѣздомъ; вмѣстѣ съ тѣмъ посадка и нагрузка на первой станціи дороги соображаются такимъ образомъ, чтобы въ поѣздѣ оставались свободныя мѣста для извѣстнаго числа нижнихъ чиновъ или лошадей, ожидающихъ отправленія на слѣдующихъ станціяхъ. При распредѣленіи

партій чиновъ запаса, равно какъ и укомплектованныхъ частей по соотвѣтственнымъ поѣздамъ желѣзныхъ дорогъ, было обращаемо особенное вниманіе на то, чтобы ни одна изъ этихъ дорогъ не была обременяема чрезмѣрными требованіями военныхъ перевозокъ. Поэтому, команды чиновъ запаса и штатныя части войскъ, наиболѣе отдаленныя отъ станцій посадки, направлялись на желѣзныя дороги съ такимъ расчетомъ времени, чтобы прибывали туда по мѣрѣ исполненія этими дорогами перевозокъ своего раіона.

Вѣдомости, опредѣляющія порядокъ передвиженія. Весь порядокъ передвиженія чиновъ запаса опредѣленъ въ четырехъ вѣдомостяхъ, которыя, собственно, и составляютъ планъ перевозки войскъ. Въ одной изъ сихъ вѣдомостей (лит. А), составляемой для каждой дороги, обозначены: станціи посадки и высадки чиновъ запаса, а равно нагрузки и разгрузки лошадей, день мобилизаціи, въ который извѣстная команда или партія отправляется по желѣзной дорогѣ, и №№ отправляемыхъ по дорогѣ поѣздовъ. Собственно вѣдомость эта (лит. А) предназначается только для составителя плана перевозокъ, облегчая работу въ томъ отношеніи, что съ помощью ея распредѣленіе людей и лошадей по поѣздамъ можетъ быть сдѣлано вполнѣ правильно. Въ другой вѣдомости (лит. Б) помѣщается полный маршрутъ слѣдованія по желѣзной дорогѣ командъ запаса, а также и лошадей, слѣдующихъ на укомплектованіе войскъ. Такъ, въ этой вѣдомости обозначаются: №№ командъ запаса; части войскъ, въ которыя слѣдуютъ эти команды; число подлежащихъ къ отправленію людей и лошадей и вѣсъ тяжестей; число дней слѣдованія каждой команды до посадки на желѣзную дорогу; наименованіе желѣзныхъ дорогъ, по которымъ совершается переѣздъ; время, т. е. дни, часы и минуты отправленія со станціи посадки, остановокъ по разнымъ случаямъ—для дневокъ, довольствія горячею пищею или для проводки лошадей, для пересадки и перегрузки; время прибытія на станцію назначенія; число дней слѣдованія команды или партіи послѣ переѣзда по желѣзнымъ дорогамъ. Уже изъ одного перечисленія тѣхъ данныхъ, которыя заключаются въ этой вѣдомости, можно видѣть, что она составляетъ самую важную часть въ планѣ перевозки войскъ, такъ какъ служитъ полнымъ маршрутомъ слѣдованія, какъ для командъ чиновъ запаса, такъ и для партій лошадей. Третья вѣдомость (лит. В) назначается, собственно, для предупрежденія управленій желѣзныхъ дорогъ о томъ когда и на какихъ станціяхъ долженъ быть сосредоточенъ подвижной составъ для перевозки чиновъ запаса. Въ этой вѣдомости, обозначающей, по днямъ мобилизаціи, число людей и лошадей, какое перевозится по извѣстному участку дороги, указывается: день мобилизаціи; уѣздъ, изъ котораго слѣдуетъ команда людей запаса или партія лошадей; №№ поѣздовъ; станціи отправленія и назначенія; число товарныхъ вагоновъ, потребныхъ для перевозки людей и лошадей, и

наименованіе желѣзныхъ дорогъ, по которымъ слѣдуютъ команды и партіи съ перегрузкой или безъ перегрузки. Четвертою вѣдомостью (лит. Г) опредѣляется порядокъ снабженія людей горячею пищею во время переѣзда по желѣзнымъ дорогамъ. Въ ней обозначаются: уѣздъ или городъ, изъ коихъ слѣдуетъ партія; число людей въ оной; желѣзныя дороги, по которымъ перевозится партія; время прибытія ея на станцію, гдѣ устроена кухня или продовольственный пунктъ, а также и отправленія ея оттуда. Изъ вышеизложеннаго видно, что принятый у насъ порядокъ составленія плана перевозки войскъ въ случаѣ мобилизаціи арміи позволяетъ надѣяться на успѣшное исполненіе этого плана, такъ какъ: во 1-хъ, росписаніе движенія воинскихъ поѣздовъ, или воинскій графикъ, даетъ полную возможность опредѣлить число поѣздовъ, какое можетъ быть дано извѣстною дорогою; во 2-хъ, планы движенія командъ запаса даютъ, какъ лицамъ, распоряжающимся отправленіемъ чиновъ запаса, такъ и желѣзнымъ дорогамъ, полный и точный маршрутъ слѣдованія призывныхъ людей; въ 3-хъ, вѣдомости передвиженія по желѣзнымъ дорогамъ извѣстнаго числа чиновъ запаса, опредѣляя количество подвижного состава, какое должно быть сосредоточено на томъ или на другомъ пунктѣ линіи, даютъ желѣзнодорожнымъ управленіямъ возможность подготовить къ отправленію только то число поѣздовъ, какое дѣйствительно требуется для перевозки войскъ въ данный день мобилизаціи; наконецъ, въ 4-хъ, точное указаніе въ особыхъ вѣдомостяхъ числа людей запаса и времени прибытія ихъ на продовольственные пункты, а также и продолжительности остановки ихъ тамъ даетъ возможность заблаговременно приготовить для перевозимыхъ войскъ горячую пищу. Казалось бы, что при подобномъ порядкѣ не остается мѣста никакимъ недоразумѣніямъ: росписаніе воинскаго движенія составляется такъ, чтобы отъ желѣзныхъ дорогъ отнюдь не было требуемо поѣздовъ въ бо̀льшемъ количествѣ, чѣмъ это допускается техническими условіями этихъ дорогъ; маршруты же для слѣдованія чиновъ запаса, а также выборки по днямъ, даютъ возможность видѣть сколько именно поѣздовъ изъ графика будутъ заняты войсковымъ движеніемъ.

Предварительныя мѣры къ обезпеченію порядка передвиженія. Въ видахъ обезпеченія возможно правильнаго производства передвиженія войскъ, вызваннаго мобилизаціею арміи, и исполненія его согласно плану, со стороны Военнаго Министерства приняты были нижеслѣдующія предварительныя мѣры.

1) *Продовольственные и чайные пункты.* Заранѣе были избраны пункты, въ которыхъ перевозимые по желѣзнымъ дорогамъ нижніе чины запаса, равно какъ и укомплектованныя части войскъ, должны были получать горячую пищу и чай.

2) *Этапные коменданты.* На всѣхъ пунктахъ скрещенія желѣзныхъ дорогъ, а также въ пунктахъ, опредѣленныхъ для нагрузки и разгрузки войсковыхъ поѣздовъ, назначены были особые „этапные" коменданты, на обязанность которыхъ возложенъ надзоръ за соблюденіемъ порядка въ проходящихъ войскахъ и вообще за исполненіемъ всѣхъ установленныхъ существующимъ положеніемъ правилъ нагрузки и разгрузки.

3) *Инструкціи.* Составлены были инструкціи: а) этапному коменданту, б) старшему офицеру на поѣздѣ, при слѣдованіи чиновъ запаса и в) начальнику продовольственнаго пункта.

4) *Приспособленіе подвижного состава.* Сдѣлано было своевременное сношеніе съ Министерствомъ Путей Сообщенія объ изготовленіи деревянныхъ частей къ металлическимъ поковкамъ, имѣющимся на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ и служащимъ къ приспособленію подвижного состава сихъ дорогъ для перевозки войскъ.

5) Въ виду того, что на южныхъ желѣзнодорожныхъ линіяхъ, по которымъ, вслѣдствіе направленія мобилизаціи войскъ къ южной границѣ государства, должно было производиться усиленное движеніе войсковыхъ поѣздовъ, при чемъ могъ оказаться недостатокъ въ необходимыхъ приспособленіяхъ къ подвижному составу, такія приспособленія были отправлены туда съ сѣверныхъ дорогъ, изъ числа имѣвшихся налицо по мирному времени. Для своевременной доставки по назначенію помянутыхъ приспособленій, они были отправлены на южныя линіи по особо составленнымъ для сего маршрутамъ, въ особыхъ поѣздахъ, подъ наблюденіемъ офицеровъ и при нижнихъ чинахъ военныхъ желѣзнодорожныхъ командъ.

6) *Усиленіе личнаго состава южныхъ дорогъ.* Съ тою же цѣлью обезпечить возможно правильное движеніе воинскихъ поѣздовъ по южнымъ линіямъ, на Одесскую и Кіево-Брестскую желѣзныя дороги, заявившія о недостаткѣ на нихъ личнаго состава служащихъ, командированы были, вслѣдствіе сношенія съ Министерствомъ Путей Сообщенія, кондукторы и стрѣлочники: на первую изъ названныхъ линій—въ числѣ 300 человѣкъ, а на вторую—200 человѣкъ.

7) *Приспособленіе подвижного состава желѣзныхъ дорогъ къ военнымъ перевозкамъ.* Такъ какъ перевозку нижнихъ чиновъ запаса и штатныхъ частей предстояло произвести въ то время, когда уже наступили довольно сильные холода, то, въ видахъ сохраненія здоровья людей, перевозимыхъ въ неотапливаемыхъ товарныхъ вагонахъ, предположено было покрыть полы сихъ вагоновъ слоемъ соломы и обить сверхъ оной рогожей. По произведенному на С.-Петербургской станціи Варшавской желѣзной дороги опыту, такая мѣра оказалась вполнѣ цѣлесообразною, почему часть означенныхъ вагоновъ и была приготовлена къ перевозкѣ войскъ съ соломенною обивкою; остальные

же вагоны, вслѣдствіе настояній Министерства Путей Сообщенія, указывающаго на угрожающую подвижному составу желѣзныхъ дорогъ опасность отъ огня при такой подстилкѣ, были обиты войлокомъ. Относительно устройства приспособленій въ подвижномъ составѣ желѣзныхъ дорогъ для перевозки войскъ, необходимо замѣтить, что приспособленія эти имѣютъ особенно важное значеніе у насъ въ Россіи, какъ вслѣдствіе значительнаго протяженія нашихъ рельсовыхъ путей, такъ и по сравнительной новизнѣ у насъ самаго желѣзнодорожнаго дѣла. Поэтому, почти непосредственно за Австро-Прусскою войною 1866 г., на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ произведенъ былъ цѣлый рядъ опытовъ устройства приспособленій подвижного состава и только послѣ многихъ испытаній и сравненій выработаны были наиболѣе удобнѣйшіе къ тому способы. По соглашенію комитета по передвиженію войскъ съ Министерствомъ Путей Сообщенія, опредѣлены были: а) нормальные размѣры товарныхъ вагоновъ и платформъ, согласно которымъ они должны были впредь строиться; б) число поѣздовъ, вполнѣ приспособленныхъ къ перевозкѣ разнаго рода войскъ, какое слѣдуетъ имѣть на всѣхъ дорогахъ, и в) число вагоновъ на каждой дорогѣ, приспособленныхъ къ перевозкѣ раненыхъ и больныхъ. Равнымъ образомъ установлены были правила относительно приспособленія товарныхъ вагоновъ для перевозки войскъ; опредѣленъ порядокъ приведенія этихъ правилъ въ дѣйствіе и указаны источники, на счетъ которыхъ должны быть относимы расходы по заготовленію всѣхъ необходимыхъ приспособленій. Для всѣхъ желѣзныхъ дорогъ Имперіи установлена норма поковокъ для приспособленія подвижного состава, по расчету 24-хъ крытыхъ вагоновъ и 6-ти платформъ на каждые десять верстъ пути; но при этомъ, отъ тѣхъ 27-ми желѣзныхъ дорогъ, въ концессіи на которыя не включены обязательства объ особенномъ приспособленіи вагоновъ для перевозки войскъ, положено требовать полнаго приспособленія отъ одного до девяти войсковыхъ поѣздовъ, смотря по длинѣ линіи, и по такому же расчету отъ одного до девяти вагоновъ, приспособленныхъ къ перевозкѣ раненыхъ. Вслѣдствіе вышеприведенныхъ распоряженій всѣ необходимыя металлическія поковки къ приспособленіямъ вагоновъ и платформъ были приготовлены заблаговременно, такъ что, съ объявленіемъ мобилизаціи, оставалось сдѣлать къ нимъ однѣ лишь деревянныя части, на что, конечно, не могло потребоваться много времени. Таковы были предварительныя мѣры, принятыя Военнымъ Министерствомъ для обезпеченія успѣха передвиженія войскъ по случаю приведенія на военное положеніе части нашей арміи.

Съѣздъ управляющихъ и инспекторовъ желѣзныхъ дорогъ. Съ своей стороны, Министерство Путей Сообщенія нашло нужнымъ вытребовать въ С.-Петербургъ управляющихъ и инспекторовъ тѣхъ желѣзныхъ дорогъ, по

которымъ должна была производиться усиленная перевозка войскъ, дабы при помощи сихъ лицъ и при участіи депутата отъ Военнаго Министерства разрѣшить нѣкоторые вопросы относительно выполненія желѣзными дорогами предстоявшей имъ работы по передвиженію значительныхъ военныхъ силъ.

Циркуляръ технико-инспекторскаго комитета 22 октября 1876 г. Однимъ изъ результатовъ этого съѣзда управляющихъ и инспекторовъ былъ циркуляръ техническо-инспекторскаго комитета Министерства Путей Сообщенія отъ 22 октября 1876 г., которымъ отъ правленій желѣзныхъ дорогъ требовалось доставленіе графиковъ и росписаній зимняго движенія воинскихъ поѣздовъ, а также свѣдѣніе о количествѣ имѣющагося на дорогахъ подвижного состава. Кромѣ того, правленіямъ этимъ предложено было озаботиться устройствомъ щитовъ для предупрежденія снѣжныхъ заносовъ; заготовкой достаточнаго количества войлока и рогожи для обивки половъ въ товарныхъ вагонахъ, а также приготовленіемъ лѣсного матеріала для приспособленія вагоновъ къ военнымъ поѣздамъ, съ тѣмъ, чтобы всѣ эти приспособленія, требуемыя по военному времени, могли быть исполнены въ теченіе 6-ти дней по объявленіи мобилизаціи. Затѣмъ, означеннымъ циркуляромъ опредѣлено было, что перевозка частныхъ грузовъ должна быть допускаема только тогда, когда будетъ дѣйствовать неполный графикъ, съ тѣмъ, чтобы эта перевозка производилась по соглашенію управляющаго дорогою съ грузоотправителями относительно времени доставки, и чтобы вся отвѣтственность за могущія произойти отъ этого нарушенія воинскаго графика лежала на управляющемъ дорогою. Наконецъ, согласно тому же циркуляру 22 октября, въ моментъ мобилизаціи, всѣ находящіеся на дорогѣ вагоны съ грузами должны были быть разгружены по распоряженію управляющихъ, соотвѣтственно надобностямъ движенія воинскихъ поѣздовъ. Въ сущности, если воинскія росписанія составлены правильно, если сдѣлано точное опредѣленіе, сообразно съ техническими условіями желѣзныхъ дорогъ, числа поѣздовъ, какое дѣйствительно въ состояніи дать каждая изъ сихъ дорогъ, то планъ передвиженія войскъ можетъ быть составленъ и затѣмъ приведенъ въ исполненіе помимо какихъ либо особыхъ мѣръ. Количество подвижного состава на желѣзнодорожныхъ линіяхъ и процентное отношеніе къ этому количеству числа паровозовъ и вагоновъ, находящихся въ починкѣ, извѣстно изъ представляемыхъ офицерами, завѣдывающими передвиженіемъ войскъ по желѣзнымъ дорогамъ, техническихъ описаній сихъ дорогъ; такъ что по этимъ свѣдѣніямъ не трудно уже составить вѣдомость о томъ дополнительномъ подвижномъ составѣ, какой, въ видахъ точнаго исполненія предписанной перевозки войскъ, необходимо дать той или другой желѣзной дорогѣ. Какъ бы то ни было, однакожъ, собранный Министерствомъ Путей Сообщенія въ октябрѣ мѣсяцѣ прошлаго года съѣздъ управ-

ляющихъ и инспекторовъ желѣзныхъ дорогъ могъ бы оказать несомнѣнную пользу, разрѣшивъ, во-первыхъ, вопросъ о томъ, на какихъ изъ южныхъ желѣзнодорожныхъ линій, въ какомъ именно количествѣ и какимъ способомъ долженъ быть усиленъ подвижной составъ, и во-вторыхъ, установивъ порядокъ товарнаго движенія по желѣзнымъ дорогамъ во время мобилизаціи.

Назначеніе на южныя дороги дополнительнаго подвижного состава. Въ виду особенной важности, какъ назначенія въ соотвѣтственномъ количествѣ дополнительнаго подвижного состава съ сѣверныхъ линій на южныя, такъ и своевременнаго доставленія его туда, въ Военномъ Министерствѣ была составлена представляемая при семъ мобилизаціонная вѣдомость о количествѣ означеннаго состава, подлежащаго передачѣ съ сѣверныхъ дорогъ на южныя, на случай усиленнаго передвиженія войскъ по этимъ послѣднимъ дорогамъ. Но такъ какъ бывшіе на съѣздѣ управляющіе южныхъ дорогъ заявили, что опредѣленнаго помянутою вѣдомостью числа паровозовъ для нихъ недостаточно, то количество передаваемаго подвижного состава было значительно увеличено Министерствомъ Путей Сообщенія. Затѣмъ, для передачи помянутаго подвижного состава, въ Военномъ Министерствѣ составлена была особая инструкція, на основаніи коей въ каждомъ пунктѣ такой передачи долженъ былъ находиться назначенный для сего офицеръ, который, не касаясь технической стороны дѣла, обязанъ былъ доносить Главному Штабу о проходѣ вспомогательныхъ паровозовъ и вагоновъ. Назначеніе такихъ офицеровъ было, однакожъ, признано Министерствомъ Путей Сообщенія, почему то, не удобнымъ и вслѣдствіе этого Военное Министерство было лишено возможности получать офиціальнымъ путемъ свѣдѣнія о ходѣ означенной операціи и узнавало объ этомъ лишь частнымъ образомъ. Передача дополнительнаго подвижного состава съ сѣверныхъ дорогъ на южныя возложена была Министерствомъ Путей Сообщенія на управленія этихъ дорогъ; равнымъ образомъ, самое доставленіе помянутаго состава на мѣста назначенія предоставлено было взаимному соглашенію управлющихъ сими дорогами. Но такъ какъ при этомъ не было составлено особыхъ маршрутовъ для слѣдованія вспомогательныхъ паровозовъ и вагоновъ и даже не были указаны пути, наименѣе занятые перевозкой войскъ, то эти паровозы и вагоны прибыли на мѣсто цѣлою недѣлею, а въ нѣкоторыхъ случаяхъ, даже десятью днями позже, чѣмъ бы слѣдовало.

Маршрутъ слѣдованія этого состава. Между тѣмъ, составленіе означенныхъ маршрутовъ, представлявшееся въ этомъ случаѣ положительно необходимымъ, всецѣло лежало на обязанности Министерства Путей Сообщенія, отъ котораго должны были исходить всѣ распоряженія по этому предмету. Лучшимъ доказательствомъ тому, что означенный дополнительный составъ могъ быть вполнѣ своевременно доставленъ на мѣсто назначенія, служитъ то

обстоятельство, что когда, затѣмъ, вслѣдствіе возникшихъ отъ поздняго доставленія этого состава затрудненій по передвиженію войскъ, въ Главномъ Штабѣ составленъ былъ, собственно для соображеній Военнаго Министерства, маршрутъ слѣдованія дополнительнаго подвижного состава съ сѣверныхъ дорогъ на южныя, то оказалось что онъ могъ бы быть доставленъ туда, самое позднее—на 8-й день по отправленіи, несмотря на то, что при составленіи означеннаго маршрута приняты были въ основаніе всѣ условія въ пользу продолжительности передвиженія. Такъ, во 1-хъ, на готовность паровозовъ и вагоновъ къ выступленію назначено было по суткамъ и по двое, смотря по величинѣ протяженія линіи, съ которыхъ предназначался къ отправкѣ подвижной составъ; во 2-хъ, перевозку этого состава полагалось произвести по дѣйствующимъ росписаніямъ для товарныхъ поѣздовъ, а не по экстреннымъ, какъ бы слѣдовало это сдѣлать, въ виду спѣшности дѣла; въ 3-хъ, путь слѣдованія избираемъ былъ, во всѣхъ почти случаяхъ, не кратчайшій по разстоянію, а необходный по свободнымъ отъ военнаго движенія дорогамъ; въ 4-хъ, на передаточныя станціи время опредѣлено было съ избыткомъ, противъ дѣйствительно необходимаго для согласованія поѣздовъ, и, въ 5-хъ, всѣ сдѣланныя техническимъ комитетомъ Министерства Путей Сообщенія указанія относительно того, съ какихъ именно сѣверныхъ дорогъ должна получить вспомогательные паровозы и вагоны каждая изъ южныхъ желѣзнодорожныхъ линій, приняты были безусловно.

Причины замедленія доставки дополнительнаго подвижного состава. Передвиженіе по желѣзнымъ дорогамъ нижнихъ чиновъ запаса началось 5 ноября и продолжалось безпрерывно въ теченіе семи дней, т. е. до 12 ноября, когда, по неприбытію на мѣсто назначенія отправленнаго съ сѣверныхъ линій дополнительнаго состава, все воинское движеніе было пріостановлено. Дѣло въ томъ, что за отсутствіемъ маршрута для слѣдованія означеннаго подвижного состава, паровозы и вагоны, слѣдовавшіе на Одесскую желѣзную дорогу, будучи направлены, преимущественно, по Московско-Курской и Кіево-Курской линіямъ, скопились цѣлою массою на станціи Курскъ и не могли двинуться далѣе.

Пріостановка мобилизаціи. Вслѣдствіе этого, уже 11 ноября Одесская дорога не могла, за недостаткомъ подвижного состава, отправлять опредѣленное планомъ число поѣздовъ, почему на станціи Жмеринка пришлось высадить нѣсколько эшелоновъ, какъ 11-й кав. дивизіи, такъ и людей запаса, слѣдовавшихъ на укомплектованіе различныхъ частей войскъ. Въ виду этого, перевозка войскъ пріостановлена была на три дня и 15 ноября приказано было считать 11-мъ днемъ мобилизаціи. Приказаніе это, впрочемъ, не относилось къ тѣмъ командамъ, которыя уже были посажены на поѣзда 11 ноября, такъ что къ 12-му дню

мобилизаціи (т. е. къ 16-му ноября) большинство полковъ и отдѣльныхъ частей получило все свое укомплектованіе, какъ людьми, такъ и лошадьми. Трехдневная пріостановка мобилизаціи, хотя и была вынуждена неблагопріятными обстоятельствами, представляла, однакожъ, съ военной точки зрѣнія ту выгоду, что служила весьма полезнымъ опытомъ для Военнаго Министерства, которое убѣдилось, что оно можетъ держать въ своихъ рукахъ и вполнѣ распоряжаться такою сложною операціею, какъ одновременная перевозка по желѣзнымъ дорогамъ большихъ военныхъ силъ, и что, въ случаѣ особенной необходимости, достаточно будетъ отдать по телеграфу приказаніе, чтобы вся масса войскъ, двигающаяся по различнымъ желѣзнодорожнымъ линіямъ, почти моментально пріостановилась и затѣмъ, по точно такому же приказанію, снова двинуть всѣ войсковые поѣзда по извѣстному направленію.

Число перевезенныхъ чиновъ запаса и лошадей. Въ теченіе перваго періода мобилизаціи, т. е. при передвиженіи нижнихъ чиновъ запаса и лошадей, слѣдовавшихъ на пополненіе частей войскъ, приведенныхъ на военное положеніе, было перевезено для укомплектованія войскъ военныхъ округовъ:

Одесскаго	47.314	чел.	7.718	лош.
Кіевскаго	30.779	„	8.074	„
Харьковскаго	29.285	„	4.027	„
Московскаго	26.796	„	3.674	„
Виленскаго	152	„	242	„
Кавказскаго	44.227	„	—	„
Всего . . .	178.553	чел. и	23.735	лош.

Кромѣ того, перевезено было 3.146 ремонтныхъ лошадей, слѣдовавшихъ на пополненіе артиллеріи Кавказскаго военнаго округа и купленныхъ въ Тамбовской и Воронежской губерніяхъ. Изъ этого числа 2.826 лошадей были доставлены на мѣста назначенія, а 320 выгружены въ Ростовѣ и отправлены далѣе уже во второй періодъ мобилизаціи. Изъ представляемыхъ при семъ карты и вѣдомости можно видѣть въ какой день мобилизаціи были готовы приводимыя на военное положеніе части. Для перевозки вышепоказаннаго числа людей запаса и лошадей употреблено было на 28 изъ нашихъ желѣзнодорожныхъ линій поѣздовъ, а именно: по Одесской дорогѣ 67 поѣздовъ, Харьково-Николаевской—68, Курско-Харьково-Азовской—76, Курско-Кіевской—87, Кіево-Брестской—45, Московско-Курской—92, Лозово-Севастопольской—71, Орловско-Грязской—47, Грязе-Царицынской—19, Козлово-Воронежско-Ростовской—102, Рязанско-Козловской—?, Московско-Рязанской—?, Ряжско-Моршанской—?, Моршанско-Сызранской—?, Ряжско-

Вяземской—46, Московско-Брестской—28, Московско-Ярославской—12, Вологодской—7, Московско-Нижегородской—28, Ландваро-Роменской—15, Ростово-Владикавказской—73, Николаевской—14, Рыбинско-Бологовской—7, Варшавско-Тереспольской—25, Варшавско-Вѣнской—9, Лодзинской—3, Тамбово-Саратовской—23 и Козлово-Тамбовской—31; итого—? поѣздовъ.

Случаи столкновенія поѣздовъ. Во время передвиженія нижнихъ чиновъ запаса, на нѣкоторыхъ желѣзныхъ дорогахъ [1]) было нѣсколько случаевъ схода съ рельсовъ воинскихъ поѣздовъ и столкновенія ихъ съ другими поѣздами. Неизбѣжнымъ слѣдствіемъ этого являлось, конечно, замедленіе въ движеніи; но такъ какъ на случай непредвидѣнныхъ задержекъ въ пути сроки для прихода воинскихъ поѣздовъ въ пункты пересадки и высадки были опредѣлены по плану съ нѣкоторымъ запасомъ времени, то перевозка призывныхъ совершалась вообще правильно и, за весьма немногими исключеніями, команды прибывали на мѣста ихъ назначенія въ положенные сроки. При трехъ случаяхъ столкновенія поѣздовъ 7 чел. изъ нижнихъ чиновъ запаса получили легкіе ушибы [2]). Кромѣ схода съ рельсовъ и столкновеній поѣздовъ, на Кіево-Брестской желѣзной дорогѣ былъ случай покушенія произвести крушеніе воинскаго поѣзда, для чего злоумышленниками была положена на рельсы шпала, которая, однакожъ, убрана барьерною сторожихою до прохода поѣзда.

Продовольственные и чайные пункты. Для снабженія перевозимыхъ нижнихъ чиновъ запаса горячею пищею, устроены были 70 продовольственныхъ пунктовъ, а въ 155 пунктахъ, при содѣйствіи мѣстныхъ комитетовъ Общества Краснаго Креста, какъ о томъ подробно будетъ сказано ниже, означеннымъ людямъ раздавался чай и закуски.

Состояніе здоровья перевезенныхъ чиновъ запаса. Благодаря достаточно удобному приспособленію вагоновъ и своевременному снабженію перевозимыхъ людей горячею пищею и чаемъ, санитарное состояніе нижнихъ чиновъ запаса, во время передвиженія по желѣзнымъ дорогамъ, было вполнѣ удовлетворительно и цифра больныхъ за все это время не превышала 242 чел., что на общее число перевезенныхъ людей—178.000 составляетъ всего съ небольшимъ 0,13%.

Второй періодъ мобилизаціи—передвиженіе штатныхъ частей. По прибытіи на мѣста назначенія всѣхъ нижнихъ чиновъ запаса и лошадей, слѣдовавшихъ на пополненіе войскъ, приведенныхъ на военное положеніе, наступилъ второй періодъ мобилизаціи, т. е. передвиженіе уже укомплектованныхъ частей.

---

[1]) Московско-Брестской, Кіево-Брестской, Курско-Кіевской, Одесской и Ростово-Владикавказской.
[2]) На Курско-Кіевской—2 чел., Ростово-Владикавказской—2 чел. и Одесской—3 чел.

Предположенія о сосредоточеніи дѣйствующей арміи. При составленіи плана перевозки штатныхъ частей войскъ, имѣлись въ виду, въ сущности, три предположенія, послѣдовательно измѣнившіяся. Во 1-хъ, предполагалось, что войска, входящія въ составъ дѣйствующей арміи, не будутъ останавливаемы въ Кишиневѣ, и что 15-я пѣх. дивизія двинется во главѣ этой арміи по румынскимъ желѣзнымъ дорогамъ, а за нею послѣдуютъ и остальныя войска, но сначала только двухъ корпусовъ. По второму предположенію, войска уже четырехъ корпусовъ должны были быть сосредоточены въ окрестностяхъ Кишинева на довольно тѣсныхъ квартирахъ, съ тѣмъ, чтобы въ скоромъ, затѣмъ, времени двинуться за границу, частью по желѣзнымъ дорогамъ, частью же, преимущественно кавалерія, обыкновеннымъ походнымъ порядкомъ. Наконецъ, по третьему предположенію, приведенному нынѣ въ исполненіе, войска дѣйствующей арміи, въ виду измѣнившагося хода политическихъ обстоятельствъ, рѣшено было расположить на болѣе просторныхъ квартирахъ въ Бессарабской области и въ Каменецъ-Подольской и частью въ Херсонской губерніяхъ, согласно дислокаціи, составленной сформированнымъ вновь Полевымъ Штабомъ. Согласно съ этимъ послѣдовательнымъ измѣненіемъ предположеній относительно сосредоточенія дѣйствующей арміи, составляемы были и планы перевозки войскъ, при чемъ принимаемо было въ соображеніе то обстоятельство, что, кромѣ передвиженія вошедшихъ въ составъ дѣйствующей арміи войскъ Кіевскаго и Одесскаго округовъ, приходилось, въ то же время, перевозить и дивизіи Московскаго округа, слѣдовавшія въ Кіевскій округъ, взамѣнъ выступившихъ оттуда въ южную армію. Отправленіе плановъ перевозки войскъ, какъ на желѣзныя дороги, такъ и въ Министерство Путей Сообщенія, было дѣлаемо, вообще, своевременно; по крайней мѣрѣ, до сихъ поръ не поступало еще заявленій, чтобы какая либо изъ желѣзныхъ дорогъ, участвовавшихъ въ перевозкѣ укомплектованныхъ частей, получила предувѣдомленіе объ отправленіи воинскихъ поѣздовъ позже опредѣленнаго для сего § 46 положенія срока, т. е. меньше, чѣмъ за шесть дней до начала перевозки.

Для составленія плана передвиженія штатныхъ войскъ служили тѣ же графики, о коихъ было говорено выше, и на основаніи которыхъ производилась и перевозка укомплектованій. Такъ, во 1-хъ, для опредѣленія числа воинскихъ поѣздовъ, какое могло быть отправлено по каждой желѣзной дорогѣ, составлены были росписанія движенія сихъ поѣздовъ, или воинскіе графики; во 2-хъ, маршруты слѣдованія штатныхъ частей опредѣлены были особыми вѣдомостями, обозначавшими движеніе сихъ частей, какъ по желѣзнымъ дорогамъ, такъ и обыкновеннымъ походнымъ порядкомъ; въ 3-хъ, число перевозимыхъ, въ составѣ штатныхъ частей, людей и лошадей и количество потребнаго для перевозки ихъ подвижного состава опредѣлялись

для каждой желѣзной дороги вѣдомостями по днямъ мобилизаціи, въ которые производилась перевозка, и въ 4-хъ, правильное довольствіе людей во время переѣзда горячею пищею обезпечивалось вѣдомостями, въ которыхъ, кромѣ продовольственныхъ пунктовъ и числа нижнихъ чиновъ въ каждой части, обозначалось также откуда и по какимъ желѣзнымъ дорогамъ извѣстная часть слѣдуетъ, когда прибываетъ на каждый изъ продовольственныхъ пунктовъ и отправляется оттуда для дальнѣйшаго слѣдованія.

Пункты разгрузки. Сообразно съ дислокаціею войскъ дѣйствующей арміи, пунктами разгрузки воинскихъ поѣздовъ избраны были желѣзнодорожныя станціи: Бирзула, Жмеринка, Балта, Раздѣльная, Бендеры и Кишиневъ. Выборъ этихъ пунктовъ сдѣланъ былъ въ тѣхъ видахъ, чтобы не втягивать всѣ перевозимыя войска въ мѣшокъ линіи Раздѣльная—Кишиневъ, но по возможности облегчить этотъ участокъ и тѣмъ ускорить сосредоточеніе арміи. Это послѣднее условіе представлялось въ особенности необходимымъ по двумъ причинамъ: во-первыхъ, къ 21 декабря всѣ войска, входящія въ составъ дѣйствующей арміи, со всѣми ихъ тяжестями должны были быть на мѣстѣ совершенно готовыми къ выступленію за границу; во-вторыхъ же, такъ какъ мобилизація производилась въ позднее время года, въ концѣ осени и въ началѣ зимы, то надо было стараться окончить ее до наступленія сильныхъ морозовъ, ибо, несмотря на то, что полы въ вагонахъ были обиты соломой или войлокомъ, всетаки войска перевозились преимущественно въ неотапливаемыхъ вагонахъ, что, конечно, было не безопасно для здоровья перевозимыхъ людей. Впрочемъ, на Кіево-Курской дорогѣ, по иниціативѣ предсѣдателя правленія, г. *фонъ-Дервиза*, приспособленные къ перевозкѣ людей товарные вагоны были снабжены печами и этотъ опытъ показалъ, что отопленіе такихъ вагоновъ, при перевозкѣ войскъ въ зимнее время, вполнѣ возможно.

Мѣстная пріостановка воинскаго движенія. Во время перевозки укомплектованныхъ частей, одно обстоятельсто едва не вынудило еще разъ пріостановить все передвиженіе войскъ. Дѣло въ томъ, что водоснабженіе на станціяхъ Тирасполѣ и Кучукъ-Курганѣ испортилось; вслѣдствіе чего съ Одесской вѣтви на Кишиневскую не могъ быть своевременно возвращаемъ порожній подвижной составъ. Такимъ образомъ, Одесская дорога задолжала Кіево-Брестской 450 вагоновъ и послѣдняя не имѣла уже достаточно подвижного состава для воинскихъ поѣздовъ, перегружаемыхъ по этой линіи въ Брестѣ. Въ виду этого, управленія обѣихъ названныхъ линій телеграфировали о необходимости пріостановить мобилизацію на четыре дня. Но такъ какъ подобная вторичная пріостановка была крайне неудобна и, къ тому же, могла быть истолкована въ политическомъ отношеніи невыгодно для насъ, то, по предложенію завѣдывающаго передвиженіемъ войскъ

по всѣмъ дорогамъ, рѣшено было, не пріостанавливая всего передвиженія, облегчить лишь участокъ между Жмеринкой и Бирзулой, исключивъ для сего изъ плана перевозокъ 55 поѣздовъ. На этомъ основаніи, одна бригада 33-й пѣх. дивизіи и 33-я арт. бригада, подлежавшія передвиженію изъ Кіевскаго военнаго округа въ Кишиневъ, были оставлены на мѣстѣ и для перевозки ихъ, уже по окончаніи всего движенія, составленъ былъ новый планъ. Такимъ образомъ, изъ общаго передвиженія вынуты были 22 поѣзда. Затѣмъ, Кіево-Курской желѣзной дорогѣ было предложено 5-ю пѣх. дивизію продвинуть на своемъ подвижномъ составѣ до станціи Жмеринки, т. е. къ пункту, предназначенному для разгрузки эшелоновъ этой дивизіи, черезъ что означенный участокъ Жмеринка—Бирзула облегчился еще на 33 поѣзда. Посредствомъ этого способа представилась возможность избѣгнуть общей пріостановки движенія воинскихъ поѣздовъ, которое и совершилось почти безъ всякихъ отступленій отъ плана.

Время окончанія перевозки штатныхъ частей. Перевозка штатныхъ частей окончилась: дѣйствующей арміи 12 декабря, войскъ Одесскаго округа и войскъ Кіевскаго округа 13 декабря, артиллерійскихъ парковъ 22 декабря, кавказскихъ казачьихъ частей, входящихъ въ составъ дѣйствующей арміи, 18 декабря.

Число перевезенныхъ войскъ. Число перевезенныхъ дивизій, полковъ, баталіоновъ и батарей было слѣдующее: пѣхотныхъ дивизій—13, кавалерійскихъ—5, саперныхъ бригадъ—1, стрѣлковыхъ—1; въ этомъ числѣ было: пѣхотныхъ полковъ—51 или 153 баталіона, отдѣльныхъ баталіоновъ—7; итого 160 баталіоновъ; кавалерійскихъ полковъ—12 или 48 эскадроновъ, казачьихъ полковъ—14 или 56 сотенъ, отдѣльныхъ казачьихъ: эскадроновъ—2, сотенъ конныхъ—4, пѣшихъ—4; парковъ—26, батарей—93; отдѣльныхъ ротъ—2 (гвардейскаго экипажа).

Количество подвижного состава, потребовавшагося для перевозки войскъ. Для перевозки вышеозначенныхъ частей употреблено было 2.029 поѣздовъ, а именно: по Одесской желѣзной дорогѣ 452 поѣзда, Кіево-Брестской—408, Курско-Кіевской—169, Харьково-Николаевской—166, Курско-Харьково-Азовской—143, Лозово-Севастопольской—54, Московско-Курской—146, Козлово-Воронежско-Ростовской—64, Ростовско-Владикавказской—17, Козлово-Тамбовской—6, Грязе-Царицынской—42, Орловско-Грязской—74, Ряжско-Вяземской—52, Московско-Брестской—101, Московско-Ярославской—22, Московско-Рязанской—29, Николаевской—10, Балтійской—10, Рыбинско-Бологовской—5, Петербурго-Варшавской—20, Бресто-Граевской—20, Ландварово-Роменской—10, Риго-Динабургской—9; итого 2.029 поѣздовъ. Кромѣ того потребовалось: подъ тяжести Полевого Штаба 2 поѣзда, подъ полевое казначейство—1. Независимо показанныхъ 2.032 поѣздовъ,

употреблено было 62 поѣзда для перевозки лошадей, назначенныхъ на сформированіе интендантскаго транспорта, и состоящихъ при сихъ лошадяхъ нижнихъ чиновъ. Всего въ этихъ послѣднихъ поѣздахъ было перевезено 10.090 лошадей и 5.040 нижнихъ чиновъ. Такимъ образомъ, не считая поѣздовъ, потребовавшихся для перевозки нижнихъ чиновъ запаса и лошадей, слѣдовавшихъ на пополненіе различныхъ частей войскъ, для передвиженія укомплектованныхъ частей понадобилось 2.094 поѣзда. Но какъ ни велика сама по себѣ эта цифра, она всетаки еще не выражаетъ того усиленнаго движенія по желѣзнымъ дорогамъ, какое вызвано было мобилизаціею части нашей арміи, такъ какъ, кромѣ штатныхъ частей войскъ со всѣми ихъ тяжестями, употреблено было значительное число поѣздовъ для перевозки цѣлой массы интендантскихъ, артиллерійскихъ и медицинскихъ грузовъ, а также тяжестей морскаго вѣдомства.

Перевозка военныхъ грузовъ. Въ числѣ интендантскихъ грузовъ было перевезено 3.000 телѣгъ, 20.800 палатокъ и свыше 2.200.000 пудовъ разныхъ предметовъ интендантскаго довольствія войскъ. Артиллерійскимъ вѣдомствомъ отправлены были 386 орудій разнаго калибра съ лафетами и снарядами, 28.000 винтовокъ, 3.100.000 штукъ патроновъ и 192.849 пудовъ тяжестей. Отъ морскаго вѣдомства перевезено было, между прочимъ, 6 паровыхъ и 2 кожуховыхъ бота, 17 катеровъ, подводныя мины съ инструментами къ нимъ и 10.000 пудовъ груза, а отъ военно-медицинскаго вѣдомства—8.000 пудовъ тяжестей. Для безостановочнаго слѣдованія всѣхъ этихъ грузовъ, отправленныхъ по желѣзнымъ дорогамъ или самими подлежащими вѣдомствами, или черезъ подрядчиковъ, приняты были слѣдующія мѣры: каждый вагонъ снабжаемъ былъ трафареткой, на коей обозначалось—какой именно грузъ въ немъ помѣщается и какого вѣдомства, куда слѣдуетъ и въ какую часть назначается; на станціяхъ же разгрузки, на платформахъ отведены были или устроены вновь особыя мѣста съ подобными же надписями, такъ что, тотчасъ по прибытіи, вагоны разгружались и каждое вѣдомство безъ труда могло найти свои грузы, нисколько не задерживая подвижного состава. По свѣдѣніямъ, полученнымъ нынѣ отъ главныхъ управленій и частей войскъ, всѣ отправленныя по желѣзнымъ дорогамъ воинскіе грузы прибыли на мѣста назначенія и не было ни одного случая недоставленія груза или же отсылки его не въ томъ направленіи, въ какомъ бы слѣдовало. Только лишь въ началѣ мобилизаціи нѣкоторые грузы, отправленные въ войска не черезъ офицеровъ, завѣдывающихъ передвиженіемъ войскъ по желѣзнымъ дорогамъ, были выгружены на станціяхъ, вслѣдствіе сдѣланнаго Министромъ Путей Сообщенія распоряженія о пріостановкѣ товарнаго движенія.

Случаи столкновенія поѣздовъ. При передвиженіи укомплектованныхъ частей войскъ, когда, слѣдовательно, по всѣмъ желѣзнымъ дорогамъ, участвовавшимъ въ мобилизаціи, въ особенности же по южнымъ линіямъ, производилась усиленная перевозка, было весьма значительное число случаевъ столкновенія поѣздовъ и схода ихъ съ рельсовъ, при чемъ 18 чел. были ранены (на Владикавказской дорогѣ) и 4 чел. получили легкіе ушибы (2 чел. на Московско-Курской дорогѣ и 2 чел. на Курско-Кіевской). Кромѣ того, на Одесской дорогѣ, во время остановки поѣзда на ст. Веселый-Кутъ, двое рядовыхъ 2-й батареи 11-й арт. бригады, при переходѣ черезъ рельсы, были раздавлены паровозомъ, случайно двинувшимся безъ сигнала, отъ толчка, полученнаго отъ другого паровоза; на той же дорогѣ, во время движенія поѣзда, рядовой Сѣвскаго пѣх. полка упалъ изъ вагона и впослѣдствіи умеръ; на Кіево-Брестской дорогѣ при разгрузкѣ поѣзда казакъ Донского № 34 полка переломилъ ногу, а на Кіевской станціи этой же линіи, при разгрузкѣ поѣзда съ эшелономъ Рязанскаго пѣх. полка, барабанщику проломило голову обледенѣвшею снѣжною глыбою, упавшею съ крыши вокзала, съ которой въ то время производилась очистка снѣга.

Случаевъ покушенія причинить крушеніе воинскихъ поѣздовъ было два, оба раза на одной и той же Владикавказской дорогѣ, но безъ всякихъ послѣдствій, какъ для перевозимыхъ войскъ, такъ и для движенія поѣздовъ. Наиболѣе значительное столкновеніе поѣздовъ, какъ по числу пострадавшихъ, такъ и по тѣмъ условіямъ, при коихъ оно произошло, было на Владикавказской линіи. Въ ночь съ 29 на 30 ноября отъ поѣзда № 19, слѣдовавшаго съ эшелономъ Кубанскаго пѣх. полка, оторвались на 382 верстѣ пять вагоновъ, что, однакожъ, не было замѣчено по прибытіи на ст. Барсуки, съ которой и отправленъ былъ поѣздъ № 10 съ порожними вагонами. При происшедшемъ затѣмъ столкновеніи, 3 вагона были разбиты, при чемъ раненъ командиръ Кубанскаго полка и 11 чел. нижнихъ чиновъ. На всеподданнѣйшемъ докладѣ объ этомъ несчастномъ случаѣ Его Императорское Величество Государь Императоръ изволилъ собственноручно написать: „непростительная оплошность, за которую слѣдуетъ сдѣлать строгое взысканіе съ виновныхъ“. Относительно этого происшествія должно замѣтить, что полки 19-й пѣх. дивизіи, къ составу которой принадлежитъ Кубанскій полкъ, не вошли въ общій планъ перевозки и для нихъ, по приказанію штаба Кавказской арміи, завѣдывающимъ передвиженіемъ войскъ по Владикавказской желѣзной дорогѣ составленъ былъ особый планъ.

Снабженіе войскъ горячею пищею и чаемъ. Снабженіе перевозимыхъ по желѣзнымъ дорогамъ штатныхъ частей горячею пищею и раздача имъ чая и закусокъ производились въ тѣхъ же самыхъ пунктахъ, какъ и для чиновъ запаса, слѣдовавшихъ на укомплектованіе войскъ. Продовольственныхъ пунк-

товъ, на которыхъ нижніе чины получали горячую пищу, было устроено,— какъ уже сказано объ этомъ выше, — 70. Всего, во время передвиженія командъ призывныхъ нижнихъ чиновъ и штатныхъ частей, въ пунктахъ этихъ было отпущено пищи до 2.369.310 порцій. Кромѣ того, въ видахъ сбереженія здоровья людей, перевозимыхъ по желѣзнымъ дорогамъ въ холодное время, Военное Министерство нашло необходимымъ выдавать имъ, во время переѣзда по симъ дорогамъ, по два раза въ день горячій чай или сбитень. Такъ какъ устройство этого дѣла непосредственнымъ распоряженіемъ военнаго вѣдомства сопряжено было съ нѣкоторыми затрудненіями, то Военное Министерство вошло по сему предмету въ соглашеніе съ обществомъ попеченія о больныхъ и раненыхъ воинахъ. Общество это весьма обязательно приняло на себя всѣ хлопоты, какъ по устройству чайныхъ буфетовъ въ опредѣленныхъ Военнымъ Министерствомъ пунктахъ, такъ и по снабженію чаемъ перевозимыхъ войскъ и чиновъ запаса, съ тѣмъ, чтобы помимо тѣхъ расходовъ, которые будутъ употреблены имъ на это изъ собственныхъ его средствъ, ему было уплачено военнымъ вѣдомствомъ лишь по 3 коп. за каждаго продовольствуемаго чаемъ человѣка. Всѣхъ пунктовъ для раздачи чая назначено было на различныхъ желѣзнодорожныхъ линіяхъ, по которымъ производились военныя перевозки, — 155 и на нихъ роздано было въ періодъ мобилизаціи 3.568.040 порцій чая или сбитня (обыкновенно — въ кружкахъ, вмѣстимостью до 3 стакановъ) и столько же булокъ съ мясомъ или сыромъ, или же иныхъ свѣжихъ закусокъ. Такимъ образомъ, военному вѣдомству пришлось уплатить Обществу Краснаго Креста всего 107.041 руб. 20 коп., изъ которыхъ до 25.000 руб. израсходованы были на устройство буфетовъ, заведеніе самоваровъ и посуды, а также и на наемъ прислуги. Во многихъ городахъ для проѣзжавшихъ войскъ приготовляемы были отъ городскихъ обществъ и частныхъ лицъ — чай, закуски, водка и обѣды; нѣкоторыя же городскія общества принимали на себя продовольствіе всѣхъ слѣдовавшихъ черезъ городъ войскъ.

Состояніе здоровья перевезенныхъ войскъ. Принятыя Военнымъ Министерствомъ мѣры для возможно удобной перевозки и для правильнаго и своевременнаго продовольствія слѣдовавшихъ по желѣзнымъ дорогамъ нижнихъ чиновъ запаса и укомплектованныхъ частей имѣли непосредственное вліяніе на санитарное состояніе перевозимыхъ войскъ, которыя, вообще послѣ болѣе или менѣе продолжительныхъ переѣздовъ, иногда на тысячеверстное разстояніе, прибывали на мѣста назначенія въ полномъ порядкѣ и совершенно бодрыми. Во время передвиженія укомплектованныхъ частей, заболѣвшихъ было только 177 чел., т. е. даже менѣе 0,07% всего числа перевезенныхъ войскъ, общая численность которыхъ простирается до 253.973 чел. Даже по сосредоточеніи южной арміи, число больныхъ въ войскахъ было лишь

1.450 чел., что, при составѣ означенной арміи 170.000 чел., составляетъ всего 0,81%.

Теперь, когда передвиженіе войскъ, по случаю приведенія части нашей арміи на военное положеніе, уже окончено, необходимо обратиться къ вопросу, породившему много толковъ и въ обществѣ, и въ печати, и вызвавшему цѣлую массу нареканій и обвиненій противъ военнаго вѣдомства. Вопросъ этотъ — пріостановка товарнаго движенія — такъ тѣсно связанъ съ самымъ дѣломъ мобилизаціи, что нѣтъ никакой возможности пройти его молчаніемъ въ настоящемъ отчетѣ, тѣмъ болѣе, что какъ со стороны Министерства Путей Сообщенія, такъ и со стороны публики высказывается убѣжденіе, что отвѣтственность за эту пріостановку и за всѣ послѣдствія оной должна падать исключительно на Военное Министерство. Наиболѣе важное изъ этихъ обвиненій заключается въ томъ, что, будто бы, нарядъ, данный желѣзнымъ дорогамъ Военнымъ Министерствомъ, былъ слишкомъ великъ и далеко не соотвѣтствовалъ потребностямъ воинскаго движенія, и что, вслѣдствіе этого, экономическимъ интересамъ страны нанесенъ былъ большой ущербъ. Такое мнѣніе, однакожъ, можетъ быть объяснено только лишь неточнымъ пониманіемъ или даже смѣшеніемъ понятій о значеніи графика и плана. Дѣло въ томъ, что воинскіе графики или воинскія росписанія опредѣляютъ наибольшее число поѣздовъ, какое можетъ быть дано желѣзною дорогою при тѣхъ техническихъ условіяхъ, въ коихъ она находится; самый же нарядъ на дѣйствительно потребное для перевозки войскъ количество поѣздовъ дѣлается на основаніи плана, согласно которому долженъ быть приспособленъ къ воинскому движенію и подвижной составъ для тѣхъ поѣздовъ, которые могутъ быть потребованы. Что именно въ такомъ смыслѣ понималось значеніе графика и плана и самимъ Министерствомъ Путей Сообщенія, и съѣздомъ управляющихъ и инспекторовъ желѣзныхъ дорогъ, доказывается помянутымъ выше циркуляромъ инспекторско-техническаго комитета отъ 22 октября прошлаго 1876 года. На основаніи § 9 означеннаго циркуляра: „Перевозка частныхъ грузовъ должна, быть допускаема только тогда, когда будетъ дѣйствовать неполный графикъ съ тѣмъ, чтобы эта перевозка производилась по соглашенію управляющаго дорогою съ грузоотправителями относительно времени доставки, и чтобы вся отвѣтственность за могущія произойти нарушенія воинскаго графика лежала на управляющемъ дорогою“. Очевидно, что приведеннымъ параграфомъ этого циркуляра вполнѣ допускалась, при извѣстныхъ условіяхъ, возможность пользоваться для товарнаго движенія тѣми поѣздами, которые оставались не занятыми по воинскому графику. Только впослѣдствіи, когда уже начались пререканія по поводу пріостановки товарнаго движенія, стали объяснять, что, будто бы, уже одно поставленное циркуляромъ условіе от-

вѣтственности управляющихъ дорогами за могущее произойти отъ этого нарушенiе воинскаго графика устраняло всякую возможность перевозки товарныхъ грузовъ, такъ какъ едва ли какой либо управляющiй дорогою рѣшился бы взять на себя подобнаго рода отвѣтственность. Насколько такое объясненiе заслуживаетъ вниманiя, можно видѣть изъ того факта, что на нѣкоторыхъ желѣзнодорожныхъ линiяхъ, какъ, напримѣръ, на Московско-Курской и Курско-Кiевской, товарное движенiе въ поѣздахъ, не занятыхъ перевозкою войскъ, производилось во все время самаго усиленнаго воинскаго движенiя по этимъ дорогамъ: руководствуясь планомъ перевозки войскъ и видя изъ этого плана въ какой мѣрѣ возможно пользоваться незанятыми, по графику, воинскими поѣздами, управляющiе сими дорогами не могли, конечно, бояться отвѣтственности за нарушенiе означеннаго графика. Затѣмъ, было заявляемо мнѣнiе, что, будто бы, перевозка товарныхъ грузовъ по воинскому графику невозможна потому, что при большой скорости движенiя воинскихъ поѣздовъ, такая перевозка была бы очень невыгодна. Доказательствомъ ошибочности подобнаго заключенiя можетъ служить то обстоятельство, что Московско-Курская желѣзная дорога, на которой во время усиленной перевозки войскъ скопилось много товарныхъ грузовъ, нашла для себя выгоднымъ продержать цѣлый мѣсяцъ воинскiй графикъ, чтобы ускорить перевозку этихъ грузовъ, и дѣйствительно достигла такой цѣли, по крайней мѣрѣ, на десять дней ранѣе, чѣмъ бы это могло быть исполнено при обыкновенномъ товарномъ движенiи. Далѣе, какъ на одну изъ причинъ, послужившихъ къ прiостановкѣ товарнаго движенiя на время мобилизацiи, указывается на то, что съ сѣверныхъ желѣзныхъ дорогъ пришлось отправить на южныя значительное количество подвижного состава, черезъ что, будто бы, сѣверныя линiи были ослаблены въ своихъ перевозочныхъ средствахъ и если бы и имѣли на то право, то не были бы въ состоянiи продолжать перевозку товарныхъ грузовъ. Обстоятельство это дѣйствительно имѣло многiя невыгодныя послѣдствiя, но только потому, что число паровозовъ, подлежащихъ передачѣ на южныя дороги, было увеличено болѣе чѣмъ вдвое, противъ составленной въ Военномъ Министерствѣ вѣдомости. Не говоря уже о разныхъ другихъ неудобствахъ, такое несоотвѣтственное съ потребностью увеличенiе подвижного состава повело еще и къ непроизводительной тратѣ подъемной силы и къ значительнымъ, совершенно излишнимъ расходамъ казны. Такимъ образомъ, ни одно изъ приводимыхъ противъ Военнаго Министерства обвиненiй въ прiостановкѣ товарнаго движенiя не выдерживаетъ ближайшаго разсмотрѣнiя. Но такъ какъ нѣтъ дѣйствiя безъ причины, то и въ настоящемъ случаѣ истинною причиною этой прiостановки были два обстоятельства. Во-первыхъ, позднее отправленiе на южныя дороги дополнительнаго подвижного состава, которому не было дано

падлежащихъ маршрутовъ; вслѣдствіе этого, паровозы и вагоны, отправленіе коихъ предоставлено было взаимному соглашенію управляющихъ дорогами, скопились на нѣкоторыхъ пунктахъ, въ особенности на Курской станціи, что не только вызвало пріостановку мобилизаціи, но и повліяло, конечно, и на товарное движеніе. Во-вторыхъ, депешею отъ 3 ноября 1876 года, Министерство Путей Сообщенія предписало пріостановиться пріемкою товарныхъ грузовъ на всѣхъ линіяхъ. Депеша эта была принята всѣми желѣзными дорогами за положительное приказаніе не только прекратить товарное движеніе, но и выгрузить на промежуточныхъ станціяхъ принятые уже и даже отправленные по назначенію грузы. Что именно въ такомъ смыслѣ была понята означенная депеша,—свидѣтельствуетъ тотъ фактъ, что отправленныя изъ Москвы на Кіево-Курскую дорогу, заказанныя послѣднею приспособленія къ воинскимъ поѣздамъ были выгружены на одной изъ станцій, не доходя Курска. Вслѣдствіе многочисленныхъ жалобъ грузоотправителей, въ ноябрѣ мѣсяцѣ состоялось подъ предсѣдательствомъ Начальника Главнаго Штаба особое совѣщаніе, на которомъ представители Министерства Путей Сообщенія требовали отмѣны сдѣланныхъ уже по мобилизаціи распоряженій и допущенія товарнаго движенія. Весьма понятно, что Военное Министерство, ничего не зная ни о позднемъ отправленіи безъ маршрутовъ дополнительнаго подвижного состава на южныя дороги, ни о депешѣ Министерства Путей Сообщенія отъ 3 ноября относительно выгрузки товаровъ, отстаивало необходимость оставленія въ своей силѣ сдѣланныхъ уже распоряженій, такъ какъ было вполнѣ увѣрено, что пріостановка товарнаго движенія вызвана не особымъ какимъ либо неизвѣстнымъ ему распоряженіемъ Министерства Путей Сообщенія, а лишь тѣмъ обстоятельствомъ, что въ это время на линіяхъ происходило усиленное движеніе отправленнаго на южныя дороги подвижного состава, вслѣдствіе чего занятъ былъ весь воинскій графикъ. Въ этой увѣренности, Военное Министерство утверждало, что черезъ шесть дней, т. е. когда означенный дополнительный составъ прибудетъ на мѣста назначенія, движеніе по желѣзнымъ дорогамъ сдѣлается нормальнымъ, соотвѣтственно воинскому графику, и что тогда, несмотря на передвиженіе войскъ, перевозка товарныхъ грузовъ станетъ снова возможною, согласно вышеприведенному § 9 циркуляра инспекторско-техническаго комитета отъ 22 октября. Но такъ какъ въ помянутомъ засѣданіи не были выяснены всѣ эти недоразумѣнія, то Военное Министерство имѣло полное основаніе оставаться въ томъ убѣжденіи, что товарное движеніе пріостановлено лишь временно, вслѣдствіе прохода дополнительнаго состава, и затѣмъ, черезъ шесть дней, будетъ опять возстановлено. Наконецъ, нѣкоторыми лицами было выражено мнѣніе, что на извѣстныхъ участкахъ желѣзныхъ дорогъ не только не слѣдовало усиливать подвижной составъ, но

даже можно было и собственные паровозы и вагоны перевести съ нихъ на другіе участки. Такъ, напримѣръ, полагали,—не было никакой необходимости увеличивать перевозочныя средства участковъ Раздѣльная—Одесса и Проскуровъ—Волочискъ, потому что хотя на этихъ участкахъ и совершалось воинское движеніе, но далеко не въ опредѣленныхъ графикомъ размѣрахъ. Съ перваго взгляда, мнѣніе это дѣйствительно можетъ показаться болѣе или менѣе основательнымъ, но при ближайшемъ разсмотрѣніи оказывается, что оно также ошибочно. Дѣло въ томъ, что вся мобилизація наша продолжалась около шести недѣль, и хотя непосредственно за нею и не послѣдовало военныхъ дѣйствій и войска были расположены на широкихъ квартирахъ, но въ то время, когда отдавались приказанія по мобилизаціи, этого не имѣлось въ виду. Предполагалось, дѣйствительно, что война начнется не тотчасъ же за приведеніемъ арміи на военное положеніе, но при какихъ именно обстоятельствахъ опредѣлится дальнѣйшее назначеніе дѣйствующей арміи,—этого, конечно, никто не могъ сказать заранѣе. Могло, напримѣръ, случиться, что потребовалось бы усилить войска, защищающія Одессу; придвинуть болѣе или менѣе сильный отрядъ къ австрійской границѣ, и т. п. Снявъ же подвижной составъ съ означенныхъ участковъ, или не усиливъ его своевременно,—значило бы лишить себя возможности пользоваться этими участками безъ разстройства общаго плана передвиженія войскъ, такъ какъ пропустить дополнительный составъ впослѣдствіи, когда уже началась бы мобилизація, не пріостанавливая этой послѣдней, было бы совершенно невозможно. Доказательствомъ справедливости этого заключенія можетъ служить, во-первыхъ, и трехдневная пріостановка мобилизаціи, вслѣдствіе недоставленія въ срокъ на южныя дороги дополнительнаго подвижного состава, и, во-вторыхъ, то обстоятельство, что когда начались общія жалобы на задержку товарнаго движенія, то при всемъ желаніи устроить сквозной товарный поѣздъ прямого сообщенія на Одессу, это не удалось, такъ какъ одинъ участокъ—Кіевъ—Казатинъ былъ до такой степени занятъ военными перевозками, что не было возможности пропустить хотя бы одинъ поѣздъ.

Изъ всего вышеизложеннаго можно видѣть, въ какой мѣрѣ основательны тѣ обвиненія, которыя возводятся на военное вѣдомство, будто бы отвѣтственное за пріостановку товарнаго движенія во время мобилизаціи войскъ и за всѣ тѣ потери, какія понесла отъ этого наша торговля. Правда, движеніе это не могло производиться въ тѣхъ же размѣрахъ, какъ и въ обыкновенное время; даже, можетъ быть, въ нѣкоторыхъ случаяхъ, на иныхъ желѣзныхъ дорогахъ дѣйствительно пришлось бы вовсе прекратить перевозку товарныхъ грузовъ въ продолженіе того короткаго срока, какой нуженъ былъ для прохода съ сѣверныхъ линій на южныя дополнительнаго подвижного состава; но, во всякомъ случаѣ, не вина Военнаго Министерства въ томъ, что такая,

очень простая въ сущности операція, какъ передача означеннаго подвижного состава, потребовала болѣе нежели вдвое времени, чѣмъ это было нужно на самомъ дѣлѣ, и не только заставила пріостановить почти на всѣхъ дорогахъ товарное движеніе, но даже побудила сдѣлать трехдневную пріостановку мобилизаціи. Бросивъ общій взглядъ на результаты только-что произведённаго перваго опыта мобилизаціи части нашей арміи, нельзя не признать, что опытъ этотъ вполнѣ удался, особенно если при этомъ принять во вниманіе весьма неблагопріятныя условія, при коихъ совершалось вызванное мобилизаціею передвиженіе войскъ: глухая осень, спачала дождливая, а подъ конецъ холодная; затѣмъ быстро наступившая зима съ ея мятелями, снѣжными заносами и сильными морозами, доходившими иногда до 30°; не установившіяся во многихъ мѣстностяхъ рѣки, которыя, при отсутствіи переправъ, нерѣдко препятствовали своевременному прибытію партій запаса къ пунктамъ нагрузки. Съ какими трудностями было иногда сопряжено движеніе частей войскъ до прибытія ихъ на желѣзную дорогу, можно видѣть изъ нижеслѣдующихъ отрывковъ изъ телеграммы командующаго войсками Одесскаго военнаго округа г.-ад. *Семеки*. „Для посадки на желѣзную дорогу въ дни, назначенные планомъ, батареи 34-й арт. бригады начали выступать изъ пунктовъ квартированія 23 ноября. Погода въ дни слѣдованія батарей была: 23-го дождь и грязь; 24-го морозъ и колоть; 25-го мятель и 26-го морозъ". „Труды во время похода были велики, но все обошлось благополучно и былъ только одинъ случай во время мятели 25 ноября: одинъ рядовой 1-й батареи, ослушавшись приказанія батарейнаго командира не отлучаться, скрытно отлучился и былъ найденъ замерзшимъ. Два офицера и 11 рядовыхъ этой батареи ознобились, но не опасно. Для обогрѣванія людей во время мятели, командиръ батареи сжегъ скирду сѣна, коновязные колья и свой фургонъ". „Бывшіе при батареѣ проводники во время мятели сбились съ дороги". Но если подобныя, крайне неблагопріятныя передвиженію обстоятельства служили иногда препятствіемъ къ своевременному прибытію на станціи отправленія штатныхъ частей и нижнихъ чиновъ запаса, а также и партій лошадей, слѣдовавшихъ на укомплектованіе войскъ, то, зато, благодаря имъ, вполнѣ выяснилась вся цѣлесообразность системы, принятой у насъ для составленія плановъ мобилизаціи и слѣдующихъ къ симъ планамъ вѣдомостей. Особенно важное удобство нашихъ плановъ заключается именно въ возможности всѣхъ тѣхъ поправокъ и измѣненій въ передвиженіи войскъ, какія въ данную минуту будутъ вызваны необходимостью. Нѣтъ, конечно, никакаго сомнѣнія, что всегда всѣми средствами слѣдуетъ стараться о точномъ, даже буквальномъ исполненіи плана; но если бы, вслѣдствіе разныхъ обстоятельствъ, слѣдующимъ на укомплектованіе войскъ партіямъ запаса, или же штатнымъ частямъ, направленнымъ въ

составъ дѣйствующей арміи, было физически невозможно прибыть на мѣсто назначенія въ опредѣленное время, то, всетаки, только съ помощью плана можно предотвратить всѣ тѣ замѣшательства, которыя могутъ произойти отъ скопленія въ одномъ пунктѣ частей и командъ, вслѣдствіе несвоевременнаго прибытія ихъ къ мѣсту посадки или высадки. Лучшимъ доказательствомъ всей необходимости и пользы заблаговременно и систематически составленнаго плана передвиженія войскъ по желѣзнымъ дорогамъ можетъ служить только что оконченная мобилизація, въ продолженіе которой оказалось возможнымъ два раза сдѣлать пріостановку движенія—сначала полную, а затѣмъ мѣстную, нисколько не нарушивъ при этомъ общей стройности совершаемаго передвиженія войскъ, но только лишь отсрочивъ окончательное исполненіе его на нѣсколько дней. Итакъ, принявъ во вниманіе зимнюю пору, мятели, снѣжные заносы, сильные холода и громадныя разстоянія, какія предстояло проходить воинскимъ поѣздамъ, въ особенности же имѣя въ виду, что при перевозкѣ войскъ можно было пользоваться лишь самымъ ограниченнымъ количествомъ свѣтлаго времени, такъ какъ ноябрьскіе и декабрьскіе дни имѣютъ всего по девяти свѣтлыхъ часовъ, можно смѣло сказать, что совершившаяся мобилизація исполнена вполнѣ удачно. Такое мнѣніе тѣмъ болѣе нельзя считать преувеличеннымъ, что мобилизація эта представляетъ собою только первый нашъ опытъ перевозки большихъ военныхъ силъ на огромныя разстоянія. (Безъ подписи и скрѣпы).

---

158. Начальникъ Штаба арміи Начальнику военныхъ сообщеній арміи, 3 марта 1877 г., № 2040, г. Кишиневъ.

Его Императорское Высочество Главнокомандующій изволилъ вполнѣ одобрить всѣ предположенія, изложенныя въ отзывѣ вашего превосходительства отъ 27 декабря прошлаго года за № 345, по приготовленіе горячей пищи изволилъ приказать назначить въ слѣдующихъ пунктахъ: Яссахъ, Пашканахъ, Текучѣ, Барбошѣ, Бузео, Плоешти, Китиллѣ, Питешти, Слатинѣ и Краіовѣ. Соотвѣтственно этому должны быть сдѣланы всѣ необходимыя сношенія и подготовленія. (Черновой, — подл. подписалъ: г.-ад. *Непокойчицкій*; скрѣпилъ: кап. *Соллогубъ*).

---

159. Начальникъ военныхъ сообщеній арміи Начальнику Штаба арміи, 7 марта 1877 г., № 817, г. Кишиневъ.

Получено 7 марта, № 2584/701.

При производствѣ опытовъ посадки лошадей одной изъ батарей 14-й арт. бригады въ вагонъ, устроенный по румынскому образцу, нѣкоторыя лошади

не шли въ вагонъ, и вообще установка ихъ была недостаточно быстрая. Сколько извѣстно, въ нѣкоторыхъ частяхъ, какъ напримѣръ въ гвардейской конной батареѣ, расположенной въ Варшавѣ, устроены на подобіе вагоповъ досчатые сарайчики съ мостиками для ввода и вывода лошадей, и лошади, какъ на водопой, такъ и при выводѣ на ученье батареи, не иначе ведутся, какъ по мостикамъ черезъ сарайчикъ, въ которомъ сперва ихъ устанавливаютъ и потомъ по мостикамъ же выводятъ. Такое пріученіе лошадей чрезвычайно важно въ особенности въ томъ случаѣ, если встрѣтится надобность въ выводѣ лошадей съ пути, такъ какъ обыкновенно не пріученныя лошади съ большимъ трудомъ выводятся по крутымъ мосткамъ. Препровождая вашему высокопревосходительству составленные, по порученію моему, въ военно-дорожномъ отдѣлѣ два проекта неподвижныхъ вагоновъ для обученія лошадей посадкѣ, имѣю честь покорнѣйше просить предложить кавалерійскимъ и артиллерійскимъ частямъ, не пожелаетъ ли какая либо часть устроить на счетъ хозяйственныхъ суммъ по одному у себя сарайчику (вагону), которые полезно было бы устроить изъ старыхъ досокъ и тогда расходы частей сократились бы, по крайней мѣрѣ, на половину противъ смѣтнаго исчисленія. Подписалъ: г.-л. *Каталей.*

---

160. Начальникъ эксплоатаціи завѣдывающему военно-дорожнымъ отдѣломъ, 8 марта 1877 г., № 7, г. Бухарестъ.

Изъ присланной мнѣ для руководства записки я убѣдился, что состояніе румынскихъ дорогъ въ настоящемъ ихъ положеніи оцѣнено въ отдѣлѣ надлежащимъ образомъ. Если встрѣтились недоразумѣнія, то незначительныя. Такъ, напримѣръ, я писалъ, что дороги приготовлены только на то число, какое у нихъ существуетъ въ росписаніи, а въ другомъ мѣстѣ записки объяснилъ, что maximum движенія было пять и шесть товарныхъ поѣздовъ до Галаца. И дѣйствительно, въ настоящее время нельзя разсчитывать болѣе, какъ на пять поѣздовъ до Галаца, по какому бы росписанію они не пошли: а) по существующему, б) по составленному въ отдѣлѣ или в) по прилагаемому при семъ, составленному въ управленіи дороги Романъ-Верчіорово. Въ такомъ положеніи дѣло останется до тѣхъ поръ, пока не будетъ положительно рѣшено движеніе впередъ. Тогда только можно принять мѣры къ улучшенію, и возможность ихъ примѣненія будетъ вполнѣ зависить отъ двухъ причинъ: 1) времени между рѣшеніемъ и исполненіемъ и 2) степени безопасности и сохраненія дорогъ.

Принять заранѣе какія либо мѣры къ улучшенію положительно невозможно вслѣдствіе причинъ, которыя мнѣ были изложены послѣ усиленныхъ мною сдѣланныхъ настояній и которыя заключаются въ слѣдующемъ:

1) Главная дорога выстроена на деньги банкировъ Берлина, но всѣми работами завѣдывало общество Штатсъ-Банъ въ Вѣнѣ, считающее за нею до 10 милліоновъ франковъ долгу за поставленный подвижной составъ. Комитетъ въ Вѣнѣ, собирающійся періодически одинъ разъ въ мѣсяцъ, управляетъ всѣми дѣлами. Безъ его согласія, кромѣ, разумѣется, случаевъ настоятельной крайней необходимости, разрушеній, обваловъ и т. п., мѣстное управленіе не имѣетъ права расходовать деньги ни на какія закупки, т. е. значитъ отношенія его къ этому комитету такія же, какъ у насъ многихъ мѣстныхъ управленій къ правленіямъ съ тою лишь разницею, что наши правленія собираются разъ въ недѣлю, а комитетъ разъ въ мѣсяцъ. Отношенія еще деликатнѣе, такъ какъ вся настоящая высшая администрація вышла изъ числа бывшихъ служащихъ Штатсъ-Банъ. Слѣдовательно здѣшняя администрація, не получивъ отъ насъ серьезныхъ требованій, опирающихся на непремѣнное движеніе впередъ, не рискнетъ израсходовать ни копейки даже съ обѣщаніемъ гарантіи, тѣмъ болѣе, что мѣстная правительственная администрація тоже не дѣлаетъ ни шагу впередъ. 2) Во главѣ мѣстнаго комитета, составляющаго законное представительство желѣзной дороги передъ правительствомъ, стоитъ Іонъ *Гика*, глава крайне враждебной партіи Россіи, что составляетъ еще препятствіе для какихъ бы то ни было преждевременныхъ расходовъ. 3) Въ числѣ мелкихъ служащихъ очень много лицъ намъ крайне враждебныхъ, эмигрантовъ 1863 года, даже приговоренныхъ судомъ къ наказаніямъ. Подробныя свѣдѣнія о личномъ составѣ доставлены нашимъ генеральнымъ консуломъ господину Начальнику Штаба арміи. Какъ только приступили къ составленію росписанія для движенія нашихъ войскъ, одинъ изъ нихъ, по свѣдѣніямъ нашего генеральнаго консула, донесъ о томъ бывшему министру финансовъ *Стурдза*, самому враждебному лицу изъ состава министерства. Это послѣднее обстоятельство вполнѣ объяснитъ и ту медленность и затруднительность, съ которой достаются свѣдѣнія, требующія выборокъ, тѣмъ болѣе, что составъ администраціи весьма ограниченъ и имѣетъ много занятій, и потому крайне неохотно берется за дѣло, не будучи убѣжденъ въ его необходимости.

Такимъ образомъ усиленіе движенія, противъ существующихъ пяти поѣздовъ, будетъ возможно только тогда, когда вопросъ о движеніи впередъ получитъ окончательное разрѣшеніе. Для этого я полагалъ бы необходимымъ: а) заготовить сигналы, имѣя въ виду, что количество ихъ на здѣшней дорогѣ всего на 15 поѣздовъ; б) заготовить приспособленія, разсчитывая на здѣшнія только на 200 вагоновъ; в) приготовить служащихъ слѣдующихъ категорій: 1) машинистовъ—по соображенію съ числомъ поѣздовъ, предполагаемыхъ въ отдѣлѣ и доставленнымъ мною свѣдѣніямъ о числѣ ихъ; 2) стрѣлочниковъ—по два на маленькую станцію и по четыре на большую; 3) телегра-

фистовъ—по одному на станцію; 4) помощниковъ начальниковъ станцій, знающихъ нѣмецкій языкъ,—по одному на станцію; 5) въ главныя депо—по одному или по два механика для ремонта подвижного состава. Я полагаю этотъ составъ необходимымъ, какъ по недостатку служащихъ, такъ и по крайне враждебному элементу многихъ изъ нихъ. Содержаніе его можно будетъ отнести, хотя и не сполна, на счетъ дорогъ, на основаніи соглашеній, которыя будутъ сдѣланы; г) подвижной составъ разсчитывать въ ремонтѣ на 25 и 30% паровозовъ и 20% вагоновъ, потому что запасныхъ частей большой недостатокъ; д) сообразить число предполагаемыхъ поѣздовъ съ запасами имѣющагося топлива, имѣя въ виду, что дрова легко достать въ Молдавіи. Всѣ эти мѣры усиленія легко и быстро доведутъ дорогу до положенія возможнаго отправленія maximum поѣздовъ, сообразно имѣющемуся подвижному составу, если только мосты, а особенно Серетскій, не будутъ уничтожены въ самомъ началѣ.

Въ этомъ предположеніи дѣло представится въ другомъ видѣ: а) главная масса вагоновъ находится между станціями Галацъ и Бухарестъ и хотя она ежедневно измѣняется, но можно разсчитывать, что половина ихъ будетъ отрѣзана; б) паровозы распредѣлены слѣдующимъ образомъ:

Наименованіе станцій.	Число паровозовъ.		
	Легкихъ.	Микстъ.	Тяжелыхъ.
Романъ	—	2	—
Бакеу	—	1	—
Текучъ	—	3	2
Барбошъ	—	3	—
Галацъ	9	8	12
Браила	—	4	—
Бузео	1	2	2
Плоешти	—	1	—
Бухарестъ	10	18	12
Питешти	—	2	—
Слатина	—	2	1
Краіова	—	2	—
Турнъ-Северинъ	—	7	6
Итого	20	55	35

Слѣдовательно, въ случаѣ уничтоженія моста на Серетѣ, остается только 40 и наибольшее 45 паровозовъ и паровозы Лемберго-Черновицкой дороги, т. е. ея участка Яссы—Романъ—Случава, всего 30 паровозовъ, изъ коего числа 10 считается въ ремонтѣ, какъ мнѣ здѣсь сообщили. Слѣдовательно и въ предположеніи подобнаго возможнаго случая надо разсчиты-

вать только на тѣ пять поѣздовъ, которые ходили въ настоящее время. Прилагая при семъ съ трудомъ добытое новое росписаніе, долженъ добавить, что относительно 16 поѣздовъ они предложили, уничтоживъ обратное движеніе, удвоить идущее отъ Яссъ, т. е., вѣрнѣе сказать, не хотятъ его разрабатывать, а оно возможно, предположивъ 16 отъ Яссъ и 6 обратно и загнавъ весь подвижной составъ на станціи между Яссами и Романомъ. Но въ виду многихъ вышеизъясненныхъ причинъ рѣшаться на такое усиленное движеніе было бы, по моему мнѣнію, рисковано.

Перехожу къ вопросу о соглашеніи. На прошлой недѣлѣ я былъ приглашенъ къ г. *Фалькаяно* для окончательнаго обсужденія поданныхъ проектовъ, инструкцій и описанія мѣръ. Въ послѣднемъ, согласно прилагаемой копіи подъ буквою А, сдѣланы измѣненія въ редакціи, насъ мало касающіяся и не измѣняющія сущности дѣла. Но по поводу 3-й статьи произошло преніе, вызвавшее дополнительную статью № 14 въ инструкціи согласно приложенія буквы Б. Статья эта имѣетъ двѣ редакціи—одну г. *Фалькаяно*, начинающуюся словами: „Il est bien entendu и т. д.“ и другую мою, начинающуюся словами: „Les administrations des chemins de fer и т. д.“ Послѣ долгаго разсужденія г. *Фалькаяно* заявилъ, что онъ лично согласенъ съ моей редакціей, но не можетъ въ этомъ денежномъ вопросѣ окончательно рѣшить безъ согласія представителей обществъ. Такъ какъ я не могъ ему сказать, что редакція предложенныхъ мѣръ выдержала цензуру *Гильу* и не считалъ себя въ правѣ рѣшительно сказать отъ лица г. начальника военныхъ сообщеній, что на такую редакцію согласиться нельзя, то дѣло съ нимъ осталось неоконченнымъ.

Вслѣдъ за симъ я отправился къ г. *Гильу* и онъ согласился съ моей редакціей; слѣдовательно можно считать, что инструкція будетъ принята съ тѣми измѣненіями, какія показаны въ приложеніи Б, т. е. со ст. 7, какъ показано красными чернилами, съ добавленіемъ ст. 14 по моей редакціи, если таковая будетъ утверждена г. начальникомъ военныхъ сообщеній, какъ было уже мною предложено на обсужденіе и принято, но съ тѣмъ, чтобы не предлагать ея самимъ, и съ вызванными ею дополненіями къ ст. 15, обозначенными въ приложеніи Б красными чернилами. Дополнительныя статьи, переданныя *княземъ Кантакузеномъ* къ инструкціи ст. 17, начинающіяся словами: „En cas d'accident и т. д.“ и къ описанію мѣръ № 20, начинающаяся словами: „Les administrations des chemins de fer feront prévenir и т. д.“ приняты. Такимъ образомъ, если г. начальнику военныхъ сообщеній будетъ угодно утвердить эти два предположенія съ моею редакціею ст. 14 инструкціи, то можно и полезно было бы инструкцію отпечатать на двухъ языкахъ, а мѣры отлитографировать.

Свѣдѣнія, просимыя у г. *Фалькаяно*, онъ не доставилъ, хотя обѣщалъ.

Профили шоссе между Маратешти и Бузео нѣтъ и потому вовсе не будетъ доставлено. По его понятіямъ наибольшій уклонъ 0,025. По частнымъ свѣдѣніямъ, запасы шпалъ на линіи Романъ—Верчіорово слѣдующія: станція Альбешти 10.000 штукъ, Плоешти 50.000, Слатина 44.000, Текучъ 5.000, Романъ 4.000, Турнъ-Северинъ 3.000; итого 116.000 штукъ.

Относительно возобновленія моста на Серетѣ могу добавить: 1) Въ лѣсѣ затрудненія не будетъ, такъ какъ въ Галацѣ большіе склады и постройка судовъ. 2) Я предложилъ бы способъ возстановленія не паровознаго, а хотя только вагоннаго сообщенія, лично мною испытанный на р. Бѣлевѣ при разрушеніи Бѣлевинскаго моста на Орловско-Витебской дорогѣ въ 1870 году, а именно: мостъ на паромахъ, который былъ готовъ въ недѣлю, при ширинѣ рѣки 25 саженъ и по которому весьма успѣшно передавались въ день 200 вагоновъ, работая только днемъ и прерывая движеніе на 4 часа для пропуска барокъ; паромы помѣщались центръ отъ центра на 5 саженъ, соединеніе фермъ дѣлалось, какъ вообще на плашкоутныхъ мостахъ. Черезъ день я отправлюсь въ Галацъ собрать нужныя свѣдѣнія и предполагаю осмотрѣть дорогу съ наступившей весной, чтобы видѣть какое она произвела дѣйствіе на путь.

Подробныхъ свѣдѣній о запасахъ рельсъ еще не получено, но могу только сообщить, что на линіи Романъ—Верчіорово запасъ равняется 10 тысячамъ штукъ и главные склады по эту сторону Серетскаго моста, т. е. Питешти, Бухарестъ и Краіова.

Прилагаю при семъ съ трудомъ полученное, наконецъ, росписаніе и графикъ; такъ какъ оно получено только сегодня, то я не успѣлъ его разсмотрѣть вполнѣ, но, кажется, будетъ удобно. Къ нему не достаетъ вѣтви на Журжево, что надо дополнить, не упустивъ изъ виду подъема изъ Команы. Станціи смѣны паровозовъ назначены по соглашенію представителей обществъ Лемберго-Черновицкой и Романъ-Верчіорово слѣдующія: Яссы, Пасканы, Барбошъ, Китилла, Слатина, Турнъ-Северинъ; отъ Бырлата—ст. Бырлатъ и Барбошъ. Поѣзда, слѣдующія въ Галацъ, не смѣняютъ паровозовъ въ Барбошѣ, а идутъ прямо до Галаца. На возраженія мои о величинѣ пробѣга мнѣ отвѣтили, что такимъ образомъ постоянно ходятъ поѣзда, и что переселеніе машинистовъ для уменьшенія пробѣга можетъ имѣть весьма вредныя послѣдствія, тѣмъ болѣе, что при этомъ придется передѣлывать весь заведенный порядокъ службы, перемѣстить начальниковъ депо и т. п. По моему мнѣнію, эти возраженія имѣютъ нѣкоторыя основанія до начала дѣйствій. Если же они начнутся или будетъ рѣшено, что начнутся, то я убѣжденъ, что управленіе съ удовольствіемъ перенесетъ по возможности паровозные центры отъ Галаца подалѣе во внутрь на сколько это будетъ возможно. Подписалъ: инженеръ *Измайловъ*.

161. Завѣдывающій военно-дорожнымъ отдѣломъ Начальнику военныхъ сообщеній арміи, 9 марта 1877 г., № 205, г. Москва [1]).

Получивъ 24 января сего года приказаніе отправиться въ Петербургъ, для представленія Военному Министру требуемыхъ имъ разъясненій по ходатайству Штаба дѣйствующей арміи о пріобрѣтеніи покупкою 50 паровозовъ заграничной колеи для увеличенія перевозочныхъ средствъ на румынскихъ желѣзныхъ дорогахъ и для доклада о другихъ важнѣйшихъ вопросахъ военно-дорожнаго отдѣла, я выѣхалъ изъ Кишинева 26 января.

29 января я прибылъ въ Варшаву съ цѣлію узнать установленный тамъ порядокъ и способы транспортировки заграничныхъ паровозовъ на русскія желѣзныя дороги, на случай, если бы невозможность доставки этихъ паровозовъ въ Яссы или Унгены черезъ Черновицы подтвердилась. 29 же января, имѣвъ два свиданія съ директоромъ Варшаво-Вѣнской-Бромбергской желѣзной дороги и съ начальникомъ тяги и подвижного состава этой дороги, я выѣхалъ изъ Варшавы по С.-Петербургско-Варшавской желѣзной дорогѣ.

31 января въ 12 час. дня я прибылъ въ Петербургъ; тогда же въ $2^1/_2$ часа пополудни являлся Начальнику Главнаго Штаба, въ 4 часа Военному Министру и въ $7^1/_2$ час. вечера Министру Путей Сообщенія. При этомъ, Военный Министръ, выслушавъ объясненіе недоразумѣній, встрѣченныхъ въ рапортѣ Начальника Штаба дѣйствующей арміи за № 6, передалъ мнѣ записку о подвижномъ составѣ Варшаво-Вѣнской-Бромбергской дороги, составленную передъ мобилизаціей, и приказалъ разсмотрѣть не возможно ли часть паровозовъ позаимствовать съ этой дороги, чтобы уменьшить расходъ на покупку паровозовъ, и нельзя ли имѣть предложенія продажи паровозовъ выгоднѣе предложенія, сдѣланнаго *Шварцкопфомъ*, особенно въ отношеніи размѣра первоначальной затраты капитала.

1 февраля подалъ вашему превосходительству телеграмму слѣдующаго содержанія: „Прибылъ въ Петербургъ вчера утромъ, обоимъ министрамъ представлялся вчера. Надѣюсь выѣхать не ранѣе четверга“.

2 февраля, переговоривъ съ ген. *Анненковымъ*, я подалъ вашему превосходительству депешу слѣдующаго содержанія: „На Варшаво-Вѣнской дорогѣ, которой подвижной составъ одинаковъ съ заграничнымъ, имѣются лишними приспособленія по тремстамъ девятидесяти открытымъ вагонамъ. Приспособленія эти, если угодно вашему превосходительству, будутъ пересланы въ Унгены, взамѣнъ требуемыхъ съ Одесской. Приспособленій *Заводовскаго* предполагается прислать на четыре поѣзда къ товарнымъ вагонамъ и на два поѣзда къ пассажирскимъ. Если окажется нужнымъ—прибавятъ“.

---

[1]) Отчетъ о командировкѣ. *Ред.*

3 февраля я снова былъ у Военнаго Министра, вслѣдствіе полученія мною многихъ предложеній на поставку паровозовъ, такъ какъ разборъ этихъ предложеній задерживалъ возвращеніе мое въ Кишиневъ; въ то же время я доложилъ его высокопревосходительству результатъ разсмотрѣнія записки о средствахъ Варшаво-Вѣнской дороги и получилъ приказаніе справиться въ Министерствѣ Иностранныхъ Дѣлъ относительно возможности доставки подвижного состава въ Унгены или Яссы черезъ Черновицы. Въ тотъ же день я получилъ отвѣтъ вашего превосходительства о ненадобности приспособленій Варшаво-Вѣнской дороги.

4 февраля былъ у Товарища Министра Иностраныхъ Дѣлъ и у ген. *Обручева* для соотвѣтствующихъ справокъ.

8 февраля я справлялся у ген. *Анненкова* по дѣлу о машинистахъ и представилъ Военному Министру подробный докладъ по возложенному на меня его высокопревосходительствомъ порученію [1]). Докладъ этотъ къ сему прилагается въ подлинникѣ. Я получилъ тогда приказаніе остановиться на предположеніи позаимствовать съ Варшаво-Вѣнской дороги 15 паровозовъ и на предложеніяхъ заводчиковъ *Шварцкопфа* и *Гартмана* и приказаніе содѣйствовать улучшенію состоянія Корнештскаго участка Одесской желѣзной дороги. Въ тотъ же день я подалъ вашему превосходительству депешу слѣдующаго содержанія: „Дѣло о машинистахъ произошло отъ ошибки при передачѣ телеграфомъ моей депеши 10 декабря. Сегодня принятъ докладъ мой о подвижномъ составѣ и приказано заключить условія и начать исполненіе. Благоволите довести до свѣдѣнія Начальника Штаба. Здѣсь предполагаю пробыть еще три дня—крайне сожалѣю“.

9 февраля я докладывалъ Министру Путей Сообщенія въ присутствіи инженеровъ тайн. сов. *Журавскаго* и дѣйств. ст. сов. *барона Шернваля* и *Салова* о Корнештскомъ участкѣ Одесской желѣзной дороги.

10 февраля утромъ я подалъ вашему превосходительству депешу: „Вчера Министръ Путей Сообщенія приказалъ, чтобы помощникъ инспектора О. Ж. Д. постоянно находился въ Корнештахъ, наблюдалъ за работами и немедленно доносилъ о всемъ министерству и чтобы онъ вступилъ въ непосредственныя отношенія къ полевому управленію. Директору *Чихачеву* телеграфировано немедленно исполнить требованія инспектора о работахъ“. Въ тотъ же день я доложилъ Военному Министру объ условіяхъ, предложенныхъ заводами *Шварцкопфа* въ Берлинѣ и *Гартмана* въ Хемницѣ. Его высокопревосходительство приказалъ мнѣ составить проектъ всеподданнѣйшаго доклада къ субботѣ 12 февраля.

11 февраля я представилъ Военному Министру этотъ проектъ. Его высокопревосходительство одобрилъ его и приказалъ передать проектъ въ

[1]) И ходатайствовалъ еще объ инженерѣ *Юговичѣ*.

Главный Штабъ для немедленной отсылки копіи на заключеніе Министровъ Военнаго и Путей Сообщенія съ тѣмъ, чтобы докладъ могъ быть поднесенъ на воззрѣніе Государя Императора во вторникъ, 15 февраля.

12 февраля я подалъ вашему превосходительству депешу: „Снова задержанъ на четыре дня". Въ тотъ же день, чтобы ускорить заключеніе Министерства Путей Сообщенія на проектъ всеподданнѣйшаго доклада, а также, чтобы ускорить мой отъѣздъ въ Кишиневъ, я представилъ Министру Путей Сообщенія сначала одному, а потомъ въ присутствіи инженеровъ *Журавскаго*, *барона Шернваля* и *Салова*, объясненіе о требованіяхъ этого доклада. Получилъ предложеніе составить проектъ отвѣта Военному Министру. Тогда же я видѣлся въ Министерствѣ Путей Сообщенія съ членомъ правленія русскаго общества пароходства, торговли и Одесской желѣзной дороги *Сущевымъ*, который пожелалъ переговорить со мною о работахъ на Корнештскомъ участкѣ. Въ тотъ же день, уже къ ночи, я получилъ телеграмму отъ г. *Игнаціуса* изъ Бирзулы съ извѣщеніемъ, что онъ ѣдетъ со свѣдѣніями ко мнѣ.

13 февраля я подалъ вашему превосходительству телеграмму: „Вчера выѣхалъ изъ Петербурга членъ правленія Одесской дороги *Сущевъ*, между прочимъ, по дѣлу Корнештской выемки. Считаю долгомъ предупредить о необходимости настоять на исполненіи требованій Штаба". Тогда же я телеграфировалъ г. *Игнаціусу* въ Москву, что жду его въ Петербургѣ.

14 февраля я представилъ проектъ отвѣта, но Министръ Путей Сообщенія предпочелъ проектъ, составленный инженеромъ дѣйст. ст. сов. *Саловымъ*. Въ тотъ же день я занимался съ ген. *Величко* редакціей всеподданнѣйшаго доклада, который, однако, вслѣдствіе поздняго полученія заключенія Министра Путей Сообщенія и необходимости вписать въ докладъ надлежащее объясненіе по этому заключенію, ко вторнику, 15 февраля, не могъ быть оконченъ и былъ отосланъ изъ Главнаго Штаба къ Военному Министру лишь въ четвергъ утромъ.

15 февраля прибылъ ко мнѣ г. *Игнаціусъ* и изустно доложилъ о своей командировкѣ съ представленіемъ множества добытыхъ имъ результатовъ и свѣдѣній.

16 февраля я вторично выслушалъ докладъ г. *Игнаціуса*, замѣтилъ ему запоздалость его свѣдѣній, между которыми находились и полезныя для насъ, какъ о громадномъ избыткѣ паровозовъ на Восточной французской дорогѣ, о меньшей разцѣнкѣ съ вѣса тендеровъ, сравнительно (только) съ паровозами; замѣтилъ также, что онъ долженъ былъ явиться вашему превосходительству въ Кишиневѣ, и предложилъ привести всѣ свѣдѣнія въ систематическій порядокъ и представить мнѣ въ рапортѣ, который я могъ бы немедленно доложить Военному Министру.

17 февраля я подалъ вашему превосходительству депешу слѣдующаго содержанія: „Сегодня ожидается всеподданнѣйшій докладъ по предмету моего порученія. Предположено непосредственное исполненіе возложить на Штабъ дѣйствующей арміи. Прошу телеграммы будетъ ли угодно уполномочить меня на заключеніе, на основаніи Высочайше утвержденнаго доклада, условій съ частными лицами и на сношеніе съ обществами желѣзныхъ дорогъ отъ имени Штаба“. Въ тотъ же день, вслѣдствіе данной мнѣ въ Главномъ Штабѣ невѣрной, какъ оказалось послѣ, справки, я телеграфировалъ вашему превосходительству: „Докладъ отложенъ до субботы. Отъѣздъ мой, вѣроятнѣе, въ понедѣльникъ“.

18 февраля я былъ у Военнаго Министра. Его высокопревосходительство объявилъ мнѣ объ утвержденіи всеподданнѣйшаго доклада. Затѣмъ я получилъ телеграмму вашего превосходительства за № 1755: „Великій Князь Главнокомандующій поручаетъ вамъ войти въ соглашеніе съ частными лицами и въ сношеніе съ обществами желѣзныхъ дорогъ для пріобрѣтенія паровозовъ тогда только, когда послѣдуетъ на то Высочайшее соизволеніе, и на условіяхъ, которыя будутъ въ Высочайше утвержденномъ докладѣ“. Въ тотъ же день я телеграфировалъ вашему превосходительству: „Всеподданнѣйшій докладъ утвержденъ безъ измѣненія. Получивъ телеграмму вашего превосходительства за № 1755, къ соглашеніямъ и переговорамъ приступилъ“. Тотчасъ по приступѣ къ этимъ переговорамъ оказалось, что заводчики *Шварцкопфъ* и *Гартманъ*, въ лицѣ представителей своихъ г.г. *Козеловскаго* и *Вихтера*, не желаютъ держаться условій, на которыя они дали уже предварительное согласіе въ общемъ видѣ, и дѣло грозило принять невыгодный для насъ оборотъ. По счастію, я получилъ въ то же время точныя свѣдѣнія о количествѣ паровозовъ системы *Галля* на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ, и могъ составить предположеніе о замѣнѣ этими паровозами, безъ потери во времени, 35 паровозовъ заграничныхъ поставщиковъ, вмѣстѣ съ соображеніемъ объ остающихся на желѣзныхъ дорогахъ Варшаво-Тереспольской, Ряжско-Моршанской, Воронежско-Козловской и Московско-Курской перевозочныхъ средствахъ на случай новой мобилизаціи войскъ.

21 февраля заключенъ мною договоръ съ Самсоньевскимъ машиннымъ, литейнымъ и вагоностроительнымъ заводомъ на постройку пятнадцати спеціальныхъ платформъ для перевозки паровозовъ въ разобранномъ видѣ и для орудій, на сумму 37.500 рублей.

22 февраля я доложилъ Военному Министру объ измѣненіи условій заграничными поставщиками паровозовъ и о возможности обойтись безъ тѣхъ паровозовъ, если увеличить заказъ запасныхъ комплектовъ осей и колесъ узкаго хода къ паровозамъ системы *Галля*. Его высокопревосходи-

тельство приказалъ мнѣ исполнить, согласно этому предположенію, постараться замѣстить на желѣзныхъ дорогахъ заимствуемые для дѣйствующей арміи паровозы системы *Галля* паровозами Правительственнаго заказа, которые состоятъ въ распоряженіи Министерства Путей Сообщенія, и подготовить необходимѣйшія бумаги для формальнаго исполненія предположенія о наймѣ русскихъ паровозовъ.

23 февраля я представилъ Министру Путей Сообщенія докладную записку, прилагаемую при семъ въ копіи, которою просилъ между прочимъ о немедленной выдачѣ мнѣ справки относительно возможности для Военнаго Министерства пользоваться товарными паровозами Правительственнаго заказа, находящимися въ распоряженіи Министерства Путей Сообщенія. Справку эту я получилъ въ тотъ же день; изъ нея оказалось, что Министерство располагаетъ 39 такими паровозами. Въ тотъ же день я отклонилъ предложеніе заводовъ *Шварцкопфа* и *Гартмана*; предложилъ агенту завода *Зигль* вызвать изъ Вѣны уполномоченное на заключеніе договоровъ лицо; получилъ отъ вашего превосходительства запросъ о г. *Игнаціусѣ* и отъ послѣдняго подробный рапортъ о его заграничной командировкѣ съ приложеніями, изъ которыхъ инструкціи о наймѣ паровозовъ и вагоновъ для военныхъ потребностей могутъ быть очень полезны.

24 февраля я подалъ вашему превосходительству три депеши: „Противъ всеподданнѣйшаго доклада, копія съ котораго уже послана въ Полевой Штабъ, сдѣлано только въ исполненіи пункта перваго, вслѣдствіе неудобства заграничныхъ источниковъ пріобрѣтенія паровозовъ, измѣненіе. Во всѣхъ дѣйствіяхъ непосредственно руководствовался указаніемъ Военнаго Министра". „*Игнаціусъ* былъ въ Кишиневѣ, но не заставъ меня, выѣхалъ со свѣдѣніями ко мнѣ. Уже изъ Бирзулы я получилъ о томъ его депешу и потому депешей въ Москву просилъ прибыть въ Петербургъ, чтобы скорѣе получить дополнительныя свѣдѣнія. Представилъ отчетъ. Выѣдетъ въ Кишиневъ немедленно". „Только сегодня надѣюсь окончить соглашенія. Дѣло приняло чисто техническій характеръ. Покорнѣйше прошу ваше превосходительство командировать г.г. *Иванова* и *Нольтейна* для неотлагательнаго продолженія, снабдить деньгами до Москвы и отъ Москвы въ Воронежъ, Моршанскъ, Петербургъ, Варшаву и обратно. Выѣзжаю завтра курьерскимъ Москву. Буду ихъ ждать, чтобы дать программу дѣйствій". Въ тотъ же день я передалъ двѣ проектированныя мною бумаги о подготовкѣ паровозовъ для найма въ отдѣленіе ген. *Анненкова*; копіи ихъ, если онѣ утверждены Военнымъ Министромъ, будутъ доставлены въ Полевой Штабъ. Представилъ начальнику управленія желѣзныхъ дорогъ прилагаемую при семъ въ копіи докладную записку о чертежахъ осей и колесъ паровозовъ системы *Галля*. Представлялся въ послѣдній разъ Военному Министру,

и предложилъ г. *Игнаціусу* отправиться въ Кишиневъ, но не успѣлъ окончить соглашеній.

25 февраля представлялся въ послѣдній разъ Министру Путей Сообщенія; представилъ его превосходительству прилагаемую при семъ въ копіи докладную записку объ освидѣтельствованіи спеціальныхъ платформъ, заказанныхъ Самсоньевскому заводу, и отправился въ Москву, получивъ депешу вашего превосходительства: „Инженеры *Ивановъ* и *Нольтейнъ* отправятся завтра Москву“.

27 февраля прибылъ въ Москву г. *Шну*, уполномоченный заводомъ *Зигль*, изъ Вѣны; 28 февраля прибылъ въ Москву повѣренный г. *Вихтера*, представителя заводовъ *Гартмана* и *Круппа*; 3 марта прибыли г.г. *Ивановъ* и *Нольтейнъ*, о чемъ я тотчасъ же донесъ вашему превосходительству; наконецъ 5 марта прибылъ изъ Брянска главный директоръ заводовъ *С. И. Мальцова* г. *Бассонъ*.

28 февраля я заключилъ договоръ съ г. *Шну* на поставку осей и колесъ узкаго хода для 20 товарныхъ паровозовъ системы *Галля* съ тендерами на сумму до 59.500 руб.

2 марта я получилъ отъ инженера *Верховскаго* депешу слѣдующаго содержанія: „Одесскія мастерскія берутся исполнить заказъ пересѣченій въ мѣсяцъ по шести рублей пудъ; вся сумма, приблизительно, пять тысячъ“. На эту депешу я отвѣтилъ такъ: „Прошу покорнѣйше выдать заказъ Одесскимъ мастерскимъ на изготовленіе всѣхъ приспособленій по заявленной цѣнѣ, но съ тѣмъ, чтобы все было готово въ три недѣли; за это можно даже прибавить плату немного, или же дать часть заказа другимъ заводчикамъ“. Посему сумму этого заказа можно считать около 6.000 рублей.

5 марта заключилъ договоръ съ г. *Шну* на поставку подъемныхъ козелъ, гидравлическаго пресса, подшипниковъ и кривошиповъ на сумму до 8.300 руб. Переговоры съ повѣреннымъ г. *Вихтера* не привели къ положительнымъ результатамъ, онъ уѣхалъ обратно въ Петербургъ 5 марта.

7 марта заключены договоры: съ г. *Шну* на поставку 13 комплектовъ осей съ колесами для товарныхъ паровозовъ системы *Галля*, на сумму до 27.000 руб., и съ г. *Бассонъ* на поставку 15 комплектовъ тендерныхъ осей съ колесами для паровозовъ *Зигля*, 60 скатовъ осей съ колесами узкаго хода для 15 спеціальныхъ платформъ и 2 комплектовъ паровозныхъ осей съ колесами къ товарнымъ паровозамъ системы *Галля*, на сумму до 28.000 руб. Такимъ образомъ всѣ шесть заключенныхъ мною договоровъ требуютъ только суммы 166.300 руб. или на 18.700 руб. менѣе ассигнованной суммы. Изъ того остатка слѣдуетъ отдѣлить 700 руб. на плату желѣзнымъ дорогамъ за работу, которую онѣ произведутъ, по суженію хода запасныхъ скатовъ осей и колесъ товарныхъ паровозовъ системы

Галля, и 10.000 руб. для уплаты за перевозку по желѣзнымъ дорогамъ заказанныхъ въ 6 договорахъ и другихъ предметовъ. Тогда останется въ распоряжении Его Императорскаго Высочества Главнокомандующаго еще 8.000 руб. на расходы по пріобрѣтенію паровозовъ.

8 марта я окончилъ проектъ новаго всеподданнѣйшаго доклада и составилъ проекты отношеній къ Министрамъ Военному и Путей Сообщенія, первое—о безпошлинномъ ввозѣ предметовъ, заказанныхъ за границей, второе—объ измѣненіи нѣкоторыхъ параграфовъ инструкціи пользованія чужимъ подвижнымъ составомъ для военныхъ потребностей. Копіи съ этихъ трехъ проектовъ при семъ прилагаются; тогда же даны мною поздно вечеромъ г.г. *Иванову* и *Нольтейнъ* предписанія и открытыя циркулярныя отношенія за №№ 200, 201, 202, 203 и 204, копіи которыхъ также при семъ прилагаются. По этимъ предписаніямъ соглашенія, порученныя г.г. *Иванову* и *Нольтейнъ,* потребуютъ лишь около 700 руб. расхода изъ ассигнованной суммы, о которомъ сказано выше.

9 марта упомянутые проекты доклада и двухъ отношеній были переписаны и вручены инженеръ-механику *Иванову* для передачи въ Главный Штабъ, согласно приказанія Военнаго Министра.

Окончивъ симъ наибольшую часть возложенныхъ на меня Его Императорскимъ Высочествомъ Главнокомандующимъ, Военнымъ Министромъ и Начальникомъ Штаба дѣйствующей арміи порученій и для скорѣйшаго возвращенія моего въ Кишиневъ передавъ малую часть порученій инженерамъ *Иванову* и *Нольтейнъ,* представляю краткій обзоръ достигнутыхъ мною, подъ непосредственнымъ руководствомъ Военнаго Министра, результатовъ: 1) Предполагалось купить 50 товарныхъ паровозовъ за границею, израсходовавъ для сего сумму въ 1.075.000 руб., которая, по продажѣ паровозовъ послѣ войны, уменьшилась бы до размѣра 325.000 руб.; при этомъ купленные паровозы могли бы прибывать въ Унгены въ теченіе времени отъ 3 до 7 недѣль. Въ дѣйствительности паровозы будутъ пріобрѣтены въ томъ же количествѣ путемъ найма съ русскихъ желѣзныхъ дорогъ, при чемъ первоначальная затрата будетъ не болѣе 185.000 руб., и можно быть увѣреннымъ, что срокъ прибытія паровозовъ въ Унгены не отдалится. 2) Пріобрѣтаются навсегда въ собственность Военнаго Министерства, въ счетъ той же суммы 185.000 руб., слѣдующіе предметы: 15 спеціальныхъ прочныхъ платформъ, годныхъ для перевозки паровозовъ и тяжелыхъ артиллерійскихъ орудій; вслѣдствіе неимѣнія на многихъ нашихъ желѣзныхъ дорогахъ такихъ платформъ, онѣ въ мирное время могутъ доставить Военному Министерству даже доходъ. 15 полныхъ запасныхъ комплектовъ осей и колесъ, устроенныхъ для тѣхъ же спеціальныхъ платформъ и для заграничной ширины рельсовыхъ путей; эти запасные скаты дѣлаютъ удобною

перевозку нашихъ тяжелыхъ орудій по заграничнымъ желѣзнымъ дорогамъ и заграничныхъ паровозовъ по нашимъ желѣзнымъ дорогамъ, когда представится въ томъ надобность. 35 полныхъ запасныхъ комплектовъ осей и колесъ для паровозовъ и тендеровъ системы *Галля*, которые имѣются на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ, и для заграничной ширины рельсовыхъ путей; эти запасные скаты дѣлаютъ 35 нашихъ паровозовъ всегда годными и почти готовыми для немедленнаго перехода на ближайшія къ намъ заграничныя желѣзныя дороги. 35 запасныхъ къ этимъ паровозамъ комплектовъ подшипниковъ. 1 запасный къ тѣмъ же паровозамъ комплектъ кривошиповъ. 1 гидравлическій на 200 атмосферъ давленія прессъ для суженія хода скатовъ осей и колесъ; онъ доставитъ возможность пользоваться всѣми имѣющимися въ Россіи паровозами системы *Галля*, для употребленія на заграничныхъ дорогахъ; такихъ паровозовъ, кромѣ 35, имѣется еще до 45 штукъ. 2 комплекта сильныхъ козелъ для подъема паровозовъ при установкѣ ихъ на оси и колеса узкаго хода или же съ узкаго хода на широкій ходъ и при нагрузкѣ или сгрузкѣ паровозовъ и тендеровъ и другихъ тяжеловѣсныхъ и громоздкихъ предметовъ. Необходимыя приспособленія къ стрѣлкамъ и крестовинамъ желѣзной дороги Яссы-Унгены, на случай усиленія способовъ перевозки войскъ укладкою второго, узкаго рельсоваго пути на однѣхъ шпалахъ съ существующимъ тамъ широкимъ путемъ. 3) Половина ассигнованныхъ 185.000 руб. расходуется въ Россіи. 4) Одинъ изъ русскихъ заводовъ, Брянскій *С. И. Мальцова*, принялъ заказъ на приготовленіе двухъ изъ означенныхъ выше 35 комплектовъ паровозныхъ осей и колесъ къ паровозамъ системы *Галля*. Можно надѣяться, что, по изготовленіи этихъ двухъ комплектовъ, Брянскій заводъ пріобрѣтетъ способность и впослѣдствіи поставлять на русскія дороги такія оси и колеса, требующія особо тщательной работы, и избавитъ дороги отъ необходимости получать ихъ непремѣнно съ завода *Зигля* изъ Австріи. 5) Положено начало пользованію подвижнымъ желѣзнодорожнымъ составомъ, состоящимъ въ распоряженіи Министерства Путей Сообщенія, что упроститъ впослѣдствіи расчеты и уменьшитъ иногда непроизводительную затрату капитала казною. 6) Возбуждено ходатайство объ измѣненіи установленныхъ условій пользованія подвижнымъ составомъ желѣзныхъ дорогъ для надобностей мобилизаціи и для дѣйствующей арміи. Послѣ принятія и утвержденія этого ходатайства, расходы по означенной статьѣ могутъ сократиться даже въ три раза противъ своей теперешней величины. 7) Добытыя при исполненіи вышеизложеннаго свѣдѣнія, вмѣстѣ со свѣдѣніями, которыя доставятъ инженеры *Ивановъ* и *Нольтейнъ*, по окончаніи своей командировки, и со свѣдѣніями, которыя представлены возвратившимся изъ заграничной командировки г. *Игнаціусомъ*, представляютъ довольно богатый запасъ на

будущее время и облегчать трудъ Правительства при будущихъ войнахъ. 8) Личнымъ разрѣшеніемъ Министра Путей Сообщенія мнѣ дано право болѣе дѣятельнаго наблюденія за работами на Корнештскомъ участкѣ Одесской дороги.

Докладывая вышеизложенное вашему превосходительству, имѣю честь покорнѣйше просить: 1) О принятіи и утвержденіи прилагаемыхъ при семъ въ подлинникахъ пяти договоровъ съ частными лицами и обществами. Четыре изъ этихъ договоровъ заключены мною, какъ частнымъ лицомъ, во избѣжаніе напрасной огласки предположеній Правительства. 2) Объ указаніи, куда должны быть отправлены заказанные предметы на храненіе въ случаѣ демобилизаціи дѣйствующей арміи; и 3) о возвращеніи въ военно-дорожный отдѣлъ приложеній къ сему рапорту по минованіи въ нихъ надобности. Кромѣ пяти подлинныхъ договоровъ, приложенія эти суть: подлинный докладъ мой Военному Министру 7 февраля со справкою 15 февраля, и копіи: докладныхъ записокъ—Министру Путей Сообщенія отъ 23 и 24 февраля и начальнику управленія Ж. Д. 24 февраля; предписаній инженерамъ *Иванову* и *Нольтейнъ* отъ 8 марта за №№ 200 и 201; открытыхъ циркулярныхъ отношеній отъ 8 марта за №№ 202 и 203; свидѣтельства, выданнаго инженеру *Иванову* 8 марта за № 204; проекта всеподданнѣйшаго доклада объ измѣненіи мѣропріятій для увеличенія перевозочныхъ средствъ на румынскихъ желѣзныхъ дорогахъ; проекта отношенія Военнаго Министра къ Министру Финансовъ о безпошлинномъ ввозѣ; проекта отношенія Военнаго Министра къ Министру Путей Сообщенія объ измѣненіи инструкціи о пользованіи подвижнымъ составомъ желѣзныхъ дорогъ для надобностей мобилизаціи и для дѣйствующей арміи; приложенія къ тому проекту, заключающаго проектъ самыхъ измѣненій, и печатный экземпляръ нынѣ дѣйствующей инструкціи. Подписалъ: инженеръ, кол. сов. *А. Горчаковъ*.

---

162. Начальникъ Штаба арміи Начальнику военныхъ сообщеній арміи, 25 марта 1877 г., № 52.

Весьма спѣшно. Секретно.

Разсмотрѣвъ донесеніе инженера *Измайлова*, а равно проектъ отвѣта ему, я, съ доклада Его Императорскому Высочеству Главнокомандующему, увѣдомляю ваше превосходительство: 1) Соглашаюсь съ мнѣніемъ вашимъ, что управленіе румынскими желѣзными дорогами до тѣхъ поръ, пока имуществу этихъ дорогъ не будетъ грозить непосредственная опасность отъ турокъ, въ случаѣ открытія военныхъ дѣйствій, не предприметъ никакихъ работъ, хотя бы и на наши деньги, для подготовки дорогъ къ усиленной перевозкѣ нашихъ войскъ. Подобное направленіе можно ожидать именно

вслѣдствіе враждебности къ намъ нѣкоторыхъ личностей, состоящихъ во главѣ управленія. Но въ настоящее время начинаютъ сознавать возможность такой опасности, и потому чѣмъ болѣе будетъ возрастать эта опасность, тѣмъ вѣроятнѣе обнаружится готовность приступить къ такимъ работамъ. На случай, если бы обнаружилась эта готовность, то Великій Князь изъявилъ свое согласіе на отпускъ около 6 или 7 тыс. руб. на усиленіе водоснабженій, о чемъ слѣдуетъ увѣдомить инженера *Измайлова*. 2) Въ виду того, что нѣтъ возможности заблаговременно подготовить румынскія дороги къ усиленной перевозкѣ нашихъ войскъ съ перваго дня движенія, а также для того, чтобы не дѣлать собранія большого количества подвижного состава по сю сторону Барбошскаго моста и тѣмъ не поставить насъ въ неблагопріятное положеніе на случай разрушенія его, рѣшено отказаться отъ перевозки передового отряда отъ Унгенъ до Барбоша 16 поѣздами въ одинъ день, а потому этотъ вопросъ долженъ быть оставленъ. 3) Необходимо указать *Измайлову*, что должно нынѣ же принять мѣры къ тому, чтобы не поставить насъ въ крайне затруднительное положеніе по перевозкѣ войскъ, въ случаѣ разрушенія Барбошскаго моста. Мѣры эти должны заключаться въ томъ, чтобы къ открытію военныхъ дѣйствій, если это послѣдуетъ, имѣть по ту и другую сторону моста подвижного состава на пять поѣздовъ до Слатины; чтобы дня за два до открытія военныхъ дѣйствій, подвижной составъ части дороги по ту сторону моста былъ бы стянутъ на пространствѣ между Бухарестомъ и Браиловымъ, при чемъ изъ Браилова слѣдуетъ оттянуть его ближе къ Бузео и тѣмъ устранить опасность захвата и порчи его турками. Количество подвижного состава, которое желательно имѣть по ту и сю сторону Барбошскаго моста, слѣдуетъ сообщить *Измайлову*, чтобы онъ могъ дѣлать соотвѣтствующія соглашенія. 4) Предположеніе о томъ, чтобы заготовленіе дровъ и шпалъ было возложено на интендантство, не можетъ быть принято, такъ какъ на интендантствѣ будетъ лежать много заботъ по обезпеченію войскъ всѣми видами довольствія. Заготовка эта должна лежать на военно-дорожномъ отдѣлѣ, который, будучи знакомъ съ спеціальными условіями, которымъ должны удовлетворять, напримѣръ, шпалы, можетъ съ большею правильностью опредѣлить вѣрныя условія поставки и производить самый пріемъ ихъ. 5) Необходимо точно опредѣлить, будемъ ли мы имѣть все то число чиновъ для желѣзнодорожной администраціи, которое намъ будетъ нужно и на которое указываетъ г. *Измайловъ*. Если же какихъ либо чиновъ недостаетъ, то нынѣ составить соображеніе о нихъ замѣщеніи. Къ сему присовокупляю, что необходимо составить соображеніе нынѣ же о томъ, какія именно пѣшія и конныя команды должны быть развезены по желѣзной дорогѣ послѣдовательно—спачала до Барбоша, потомъ до Бухареста и, наконецъ, до Слатины, для того, чтобы имѣть охрану и наблюденіе

за порядкомъ, какъ на станціяхъ, такъ и вдоль пути. Вмѣстѣ съ тѣмъ желательно имѣть и соображенія о порядкѣ и времени развозки этихъ командъ, чтобы имѣть нынѣ же данныя относительно распредѣленія перевозки войсковыхъ частей по желѣзнымъ дорогамъ. Наконецъ, прошу сообщить мнѣ соображенія относительно исправленія Барбошскаго моста, въ случаѣ его порчи непріятелемъ. Въ заключеніе увѣдомляю, что завтра, 26 марта, будетъ отправленъ курьеръ въ Бухарестъ и съ нимъ могли бы быть посланы инструкціи г. *Измайлову.* (Черновой, — подл. подписалъ: г.-ад. *Непокойчицкій*; скрѣпилъ: ст. ад. полк. *Левицкій*).

---

163. Начальникъ военныхъ сообщеній арміи Помощнику Начальника Штаба арміи, 26 марта 1877 г., № 3, г. Кишиневъ.

Секретно.

Препровождая вѣдомость пунктамъ, на которыхъ, по мнѣнію моему, необходимо расположить пѣшія и конныя команды, имѣю честь увѣдомить: 1) Для безопасной перевозки войскъ полезно было бы, наканунѣ выступленія перваго эшелона, выдвинуть по пути казаковъ, для чего теперь же слѣдовало бы перевесть предназначенныя въ мое распоряженіе 3 сотни въ ближайшія къ Унгенамъ двѣ деревни съ тѣмъ, чтобы въ нужную минуту возможно было 3 взвода до Яссъ и Пашканъ отправить обыкновеннымъ походнымъ порядкомъ. Остальные 5 взводовъ и человѣкъ 30 при 3 унтеръофицерахъ отъ пѣхотной части — перевезти по назначенію по желѣзной дорогѣ. Пѣхотные 30 чел. предназначаются для приготовленія пищи въ Яссахъ, Пашканы и Текучѣ. Остальную сотню и пѣшія части можно перевезти вслѣдъ за передовымъ отрядомъ, прямо въ Барбошъ. 2) Если бы казаки были переведены въ окрестности Унгенъ, я могъ бы нынѣ же заняться ознакомленіемъ ихъ съ ихъ обязанностями съ тѣмъ, чтобы извлечь изъ службы ихъ по охраненію пути наибольшую пользу. Подписалъ: г.-л. *Каталей.*

Вѣдомость, какія пѣшія и конныя команды должны быть перевезены по желѣзнымъ дорогамъ и до какихъ пунктовъ.

1) Отъ Унгенъ до Барбоша.

Яссы	1	рота и	1	взводъ	казаковъ.
Пашканы	1	„	2	„	„
Романъ	—	„	—	„	„
Бакеу.	1	„	1	„	„
Аджудъ-Ноу	1	„	—	„	„

Текучъ	2 роты и	1 взводъ казаковъ.
Барбошъ.	2 „	2 „ „
Итого . . .	8 ротъ	7 взводовъ казаковъ.
Въ резервѣ		. 1 „ „
		8 взводовъ казаковъ.

2) До Бухареста.

Браила	1 рота и	— взводъ казаковъ.
Янка	— „	1 „ „
Бузео	1 „	1 „ „
Плоешти	1 „	1 „ „
Китилла	1 „	1 „ „
Итого . . .	4 роты.	4 взвода казаковъ,
а съ прежними . . .	12 „	и 3 сотни „

3) До Слатины.

Титу	1 рота и	1 взводъ казаковъ.
Питешти.	1 „	1 „ „
Корбу.	1 „	1 „ „
Слатина	1 „	1 „ „
Итого	4 роты	4 взвода казаковъ,
а съ прежними	16 ротъ = 4 баталіона	и 4 сотни.

Подписалъ: Начальникъ военныхъ сообщеній, г.-л. *Каталей.*

---

164. Начальникъ военныхъ сообщеній арміи Начальнику Штаба арміи, 30 марта 1877 г., № 1077, г. Кишиневъ.

Милостивый государь, Артуръ Адамовичъ! Въ дополненіе къ отзыву моему отъ 29 сего марта за № 1085, имѣю честь сообщить вашему высокопревосходительству, что я, хотя и не получилъ отъ васъ никакого увѣдомленія, но, основываясь на рапортѣ инж.-кол. сов. *Горчакова*, вчера телеграфировалъ Министру Путей Сообщенія о немедленной присылкѣ въ Унгены 50 паровозовъ и 100 платформъ; сверхъ того посланы телеграммы въ разныя управленія объ ускореніи высылки и всѣхъ предметовъ, заказанныхъ г. *Горчаковымъ* въ Петербургѣ и въ другихъ мѣстахъ. Примите увѣреніе въ истинномъ къ вашему высокопревосходительству уваженіи и совершенной преданности. Подписалъ: *Каталей.*

165. Помощникъ Начальника Штаба арміи Начальнику военныхъ сообщеній арміи, 31 марта 1877 г., № 59, г. Кишиневъ.

Секретно.

На увѣдомленіе вашего превосходительства о предположеніяхъ для охраненія станцій и пути желѣзной дороги въ Румыніи, Начальникъ Штаба приказалъ увѣдомить: для охраненія станцій и соблюденія на нихъ порядка, въ настоящее время нельзя еще отдѣлить, какъ предполагаете ваше превосходительство, 4 баталіона. Нынѣ можно назначить для этой цѣли ко дню начала движенія одинъ баталіонъ Бендерскаго крѣп. полка для занятія станцій до Барбоша, а затѣмъ—еще одинъ баталіонъ этого же полка на линію отъ Барбоша до Слатины. Для первой цѣли отданы уже приказанія, чтобы 2-й бат. Бендерскаго крѣп. полка былъ бы готовъ къ движенію черезъ четыре дня. За день до перехода черезъ границу онъ будетъ перевезенъ къ ст. Унгены и затѣмъ накапунѣ дня, который будетъ назначенъ для наступленія арміи, баталіонъ этотъ долженъ быть двинутъ изъ Унгенъ въ Яссы съ вечернимъ поѣздомъ, который, по существующему товарному росписанію, долженъ отходить изъ Унгенъ въ 10 час. веч., и затѣмъ съ этимъ поѣздомъ (серія C_{II}) долженъ быть развезенъ, весь или частью, по станціямъ до Барбоша. Самый Барбошъ, а равно Галацъ и Браиловъ будутъ заняты войсками, которыя подойдутъ къ этимъ пунктамъ и для службы на станціяхъ назначатъ по одной ротѣ. Изъ конныхъ командъ пока назначать сверхъ трехъ сотенъ 35-го каз. полка не предполагается возможности. Назначеннымъ же въ распоряженіе вашего превосходительства тремъ сотнямъ приказано прибыть 5 апрѣля къ Унгенамъ (въ д. Тодарешты), откуда онѣ уже могутъ быть направляемы по усмотрѣнію вашего превосходительства, также вечеромъ, послѣ 8 час., накапунѣ дня движенія за границу. Съ цѣлью не растягивать спѣшное отправленіе войскъ къ Барбошу, предположено назначить только одинъ поѣздъ (серія C_{II}) для отправки этапныхъ командъ въ головѣ всего движенія. Затѣмъ, что не можетъ быть отправлено съ этимъ поѣздомъ, то можетъ быть перевозимо съ пассажирскими поѣздами, движеніе которыхъ не прекращается и они для войсковыхъ перевозокъ не назначаются. Затѣмъ, по окончаніи перевозки бригады 32-й пѣх. дивизіи, могутъ быть отправляемы въ теченіе 7, 8 и 9 дней движенія, послѣ перехода черезъ границу, тѣ части, которыя необходимы для охраненія дороги, но не могли быть перевезены ранѣе. Кромѣ этихъ мѣръ, сдѣлано распоряженіе, чтобы по прибытіи къ Галацу и Браилову казачьихъ полковъ, которые направляются изъ ю.-з. угла Бессарабіи прямо къ Галацу и Браилову, одинъ изъ этихъ полковъ былъ на 3-й или 4-й день (считая отъ дня перехода черезъ границу) движенія направленъ прямо на Бухарестъ, пославъ одну сотню вдоль же-

лѣзной дороги на Бузео и Плоешти, чтобы занять отдѣльными командами станціи и для разъѣздовъ между ними для наблюденія за путемъ [1]). (Черновой,—безъ подписи и скрѣпы).

---

166. Начальникъ военныхъ сообщеній арміи Начальнику Полевого Штаба, 3 апрѣля 1877 г., № 1174, г. Кишиневъ.

Признавая нужнымъ нынѣ же принять станцію Унгены въ вѣдѣніе полевого управленія на основаніяхъ, въ прилагаемыхъ правилахъ изложенныхъ, и устроить затѣмъ на станціи пути для установки ожидаемыхъ паровозовъ и платформъ на узкоколейномъ ходу, имѣю честь покорнѣйше просить ваше высокопревосходительство испросить, какъ на пріемъ станціи, такъ и на проложеніе желѣзныхъ путей, разрѣшеніе Его Императорскаго Высочества Главнокомандующаго. Подписалъ: г.-л. *Каталей.*

---

167. Телеграмма г.-м. Левицкаго г.-м. Анненкову, 4 апрѣля 1877 г., въ С.-Петербургъ.

Планъ перевозки арміи высланъ въ Главный Штабъ 3 апрѣля. Г.-м. *Левицкій.* (Съ проекта,—скрѣпилъ: ст. ад., полк. *Левицкій*).

---

168. Начальникъ Штаба арміи Начальнику военныхъ сообщеній арміи, 4 апрѣля 1877 г.

Сообщаю вашему превосходительству, что Его Императорское Высочество Главнокомандующій приказать изволилъ, чтобы съ 7 сего апрѣля было приступлено къ принятію станціи Унгены въ военное управленіе и немедленно къ работѣ по укладкѣ тѣхъ путей на этой станціи, которые найдены необходимыми. (Черновой, — подл. подписалъ: г.-ад. *Непокойчицкій*; скрѣпилъ: за ст. ад., ротм. *Максимовичъ*).

---

169. Начальникъ эксплоатаціи завѣдывающему военно-дорожнымъ отдѣломъ, 5 апрѣля 1877 г., № 19, г. Бухарестъ.

Сегодня, въ 2 часа, я былъ вызванъ въ консульство, гдѣ нашелъ г. министра-президента, обратившагося съ предложеніемъ отъ владѣтельнаго князя немедленно начать постройку моста на Серетѣ, такъ какъ, по полученнымъ имъ свѣдѣніямъ, на Серетскій мостъ обращено особенное вниманіе турокъ

---

[1]) Документъ написанъ рукою ген. *Левицкаго. Ред.*

и, вѣроятно, его спасти будетъ трудно. Г. *Братьяно* предложилъ какъ и я строить мостъ выше, чтобы удалить его отъ выстрѣловъ. Съ согласія полк. ген. шт. *Бобрикова*, было добавлено, что весьма полезно заградить входъ въ устье Серета торпедами. Въ этомъ смыслѣ послана Начальнику Штаба депеша отъ генеральнаго консула. Извѣщая о семъ, считаю долгомъ добавить, что если на это будетъ изъявлено согласіе, то все-таки постройка должна происходить подъ наблюденіемъ нашего инженера, примѣняясь къ проекту, составленному въ отдѣлѣ. Считаю долгомъ добавить о необходимости загражденія входа въ Серетъ, потому что тогда, если бы даже и произошло разрушеніе моста, то легко устроить внѣ выстрѣловъ высадку, переправу на паромѣ и посадку въ Браиловѣ или съ пути ближе. Если же броненосцы зайдутъ въ Серетъ, то возстановленіе движенія будетъ много затруднительнѣе. Подписалъ: инженеръ *Измайловъ*.

---

170. Помощникъ Начальника Штаба арміи завѣдывающему перевозкою войскъ по Одесской желѣзной дорогѣ, 6 апрѣля 1877 г., № 3181, г. Кишиневъ.

Въ виду предстоящихъ значительныхъ перевозокъ войскъ арміи по желѣзнымъ дорогамъ и могущихъ быть экстренныхъ нарядовъ, Его Императорское Высочество Главнокомандующій изволилъ признать необходимымъ присутствіе ваше на это время въ г. Кишиневѣ, а также Его Высочество выразилъ желаніе, чтобъ, въ тѣхъ же видахъ ускоренія распоряженій по перевозкѣ, пріѣхалъ бы на нѣкоторое время въ г. Кишиневъ или директоръ общества Одесской желѣзной дороги адм. *Чихачевъ*, или.....[1]), сообщая объ этомъ, прошу ваше высокоблагородіе переѣхать въ г. Кишиневъ и передать желаніе Его Высочества адм. *Чихачеву*, а также просить начальника штаба Одесскаго военнаго округа объ объявленіи въ циркулярѣ по округу о перемѣнѣ вашего мѣста жительства. (Черновой,—подл. подписалъ: Свиты Е. В. г.-м. *Левицкій*; скрѣпилъ: полк. *Левицкій*).

---

171. Начальникъ военныхъ сообщеній арміи Начальнику Штаба арміи, 8 апрѣля 1877 г., № 1295, г. Кишиневъ.

Вслѣдствіе представленія завѣдывающаго военно-дорожнымъ отдѣломъ, признается необходимымъ: а) принять въ вѣдѣніе полевого управленія участокъ Унгены—Яссы; б) назначить извѣстную сумму для выдачи румынскимъ желѣзнымъ дорогамъ въ счетъ перевозки войскъ; в) назначить въ распоряженіе инженера *Измайлова* какую либо сумму для найма, хотя въ видѣ прислуги, переводчиковъ, какъ собственно для г. *Измайлова*, такъ и для

[1]) Въ подлинникѣ не дописано. *Ред.*

состоящихъ въ его распоряженіи 4 инженеровъ, съ тою цѣлью, чтобы можно было черезъ жителей своевременно получать свѣдѣнія о злоумышленникахъ, которыхъ не мало въ Румыніи. Сообщая объ этомъ вашему высокопревосходительству для зависящихъ распоряженій, имѣю честь покорнѣйше просить испросить разрѣшеніе Его Императорскаго Высочества Главнокомандующаго и на наемъ, также въ видѣ прислуги, 8 переводчиковъ въ вѣдѣніе завѣдывающаго этапнымъ отдѣломъ для службы съ тою же цѣлью при комендантахъ и этапныхъ начальникахъ. Подписалъ: г.-л. *Каталей*.

---

172. Начальникъ Штаба арміи Начальнику военныхъ сообщеній арміи, 9 апрѣля 1877 г., № 3402.

По поводу представленнаго вашимъ превосходительствомъ рапорта инженера *Измайлова* объ устройствѣ моста черезъ р. Серетъ, увѣдомляю, что постройку моста предполагается отложить до разъясненія обстоятельствъ, а теперь необходимо собрать только свѣдѣнія, можно ли будетъ найти достаточное количество матеріаловъ для устройства прочнаго моста. Если окажется, что матеріаловъ вблизи нѣтъ, то необходимо нынѣ же приступить къ заготовленію ихъ. (Черновой, — подл. подписалъ: г.-ад. *Непокойчицкій*; скрѣпилъ: полк. *Левицкій*).

---

173. Помощникъ Начальника Штаба арміи командиру IX арм. корпуса, 9 апрѣля 1877 г., № 3401, г. Кишиневъ.

Получено 12 апрѣля, № 1047.

По приказанію Начальника Полевого Штаба, имѣю честь увѣдомить ваше превосходительство для зависящихъ распоряженій, что для облегченія разгрузки и во избѣжаніе столпленія на небольшой Бендерской желѣзнодорожной станціи, необходимо нѣкоторые эшелоны 5-й пѣх. дивизіи высадить не въ Бендерахъ, а въ Тирасполѣ, откуда они должны перейти пѣшкомъ до г. Бендеръ (12 верстъ), а затѣмъ слѣдовать далѣе по выданнымъ имъ маршрутамъ. Эшелоны, которые должны высадиться въ Тирасполѣ: а) 14 апрѣля — 1-й и 5-й эшелоны 20-го пѣх. Галицкаго полка; б) 15 апрѣля—5-я батарея 5-й арт. бригады и 2-й эшел. 19-го пѣх. Костромского полка, и в) 18 апрѣля—3-й эшел. 18-го пѣх. Вологодскаго полка. Подписалъ: Свиты Е. В. г.-м. *Левицкій*.

---

174. Начальникъ 3-й сап. бригады состоящему при управленіи военныхъ сообщеній полк. князю Кантакузену, 12 апрѣля 1877 года, № 1760, г. Кишиневъ.

Полевой Штабъ дѣйствующей арміи, при отношеніи отъ 8 апрѣля сего года за № 3331, выслалъ во ввѣренное мнѣ управленіе 9 экземпляровъ „Инструкціи для перевозки россійскихъ войскъ по румынскимъ желѣзнымъ дорогамъ". Находя количество этой инструкціи слишкомъ недостаточнымъ для снабженія ею каждаго эшелона тѣхъ частей бригады, которыя будутъ отправлены по желѣзной дорогѣ, прошу распоряженія вашего высокоблагородія о высылкѣ во ввѣренное мнѣ управленіе еще 33 экземпляра вышесказанной инструкціи, а именно: для каждаго изъ 4 понтонныхъ баталіоновъ по 5 = 20, для резервной роты съ парусиннымъ понтоннымъ паркомъ—1, для 6-го сап. баталіона—2, для 5-го военно-тел. парка—2, для 2-го полев. инжен. парка—4 и для 2-го осадн. инжен. парка—4, всего—33 экземпляра. Подписалъ: г.-м. *Рихтеръ*.

---

175. Краткій очеркъ румынскихъ желѣзныхъ дорогъ и подвижного на нихъ состава [1]).

Въ Румыніи дѣйствуютъ въ настоящее время четыре главныя линіи желѣзныхъ дорогъ, изъ которыхъ двѣ правительственныя: а) линія Яссы—Унгени и б) линія Букарештъ—Журжево, и двѣ частныя: в) линія Лембергъ—Сучава—Ицкани (австрійская граница)—Романъ съ вѣтвями Верешти—Ботушани и Пашкани—Яссы и г) линія Романъ—Букарештъ—Верчерова съ вѣтвями Текучь—Берладъ и Барбошъ—Галацъ.

Протяженіе этихъ линій съ вѣтвями слѣдующее: линія Яссы—Унгени километровъ—21, Сучава—Ицкани—Романъ—101, вѣтвь Верешти—Ботушани—45, Пашкани—Яссы—76, линія Романъ—Букарештъ—Верчерова—860, вѣтвь Текучь—Берладъ—50, Барбошъ—Галацъ—21, линія Букарештъ—Журжево—67; всего въ эксплоатаціи—1.241 килом.

Линія *Унгени—Яссы*. Это дорога широколейная. Подвижной составъ ея состоитъ изъ 4 локомотивовъ и 50 вагоновъ разнаго рода. Это единственный въ Румыніи широколейный путь.

Линія *Лембергъ—Черновицъ—Ицкани—Яссы—Романъ*. Подвижной составъ ея состоитъ въ 22 локомотивахъ, 480 крытыхъ вагонахъ и 106 открытыхъ вагонахъ.

---

[1]) Документъ безъ даты, писанъ рукою консула въ Яссахъ г. *Якобсона*; извлеченъ изъ дѣла Полевого Штаба. Въ этомъ документѣ при печатаніи наименованій станцій и желѣзныхъ дорогъ строго соблюдена орѳографія подлинника. *Ред.*

Линія *Романъ—Букарештъ—Верчерова.* Подвижной составъ ея: 110 локомотивовъ, 1.250 крытыхъ и 588 открытыхъ вагоновъ.

Линія *Букарештъ—Журжево.* О подвижномъ составѣ этой линіи мнѣ невозможно было собрать вѣрныхъ свѣдѣній.

Всего на главныхъ двухъ линіяхъ Румыніи: Лембергъ—Романъ и Романъ—Букарештъ—Верчерова—132 локомотива, 1.738 крытыхъ и 694 открытыхъ вагона. *Примѣчаніе.* Изъ сего числа локомотивовъ слѣдуетъ исключить 20% на постоянную починку и ремонтъ, а именно—26 локомотивовъ, слѣдовательно, остается годныхъ къ употребленію во всякое время—106 локомотивовъ.

Транспорты войскъ. Поѣзда разсчитываются такъ, чтобы одна тактическая единица, каковы 1 баталіонъ пѣхоты, 1 эскадронъ кавалеріи или 1 батарея артиллеріи, могла быть перевезена однимъ поѣздомъ. На 1 баталіонъ пѣхоты, приблизительно въ 900 чел., требуется: открытыхъ вагоновъ—4—5, вагоновъ для лошадей—6—7, пассажирскій вагонъ для офицеровъ—1, вагоновъ для солдатъ, по 40 чел. въ каждомъ,—22—24; весь поѣздъ будетъ состоять изъ 33—37 вагоновъ, поднимающихъ каждый по 610 пудовъ. На 1 эскадронъ кавалеріи, приблизительно въ 170 лош., требуется: вагоновъ для лошадей, по 6 лош. въ каждомъ,—28—32, вагоновъ для багажа и фуража—4—5, вагоновъ для офицеровъ—1, вагоновъ для людей—3—4; весь поѣздъ—36—42 вагона. На 1 батарею артиллеріи въ 8 орудій потребно: открытыхъ вагоновъ для орудій и зарядныхъ ящиковъ—16, вагоновъ для лошадей—14—16, вагоновъ для людей—2—3; весь поѣздъ—32—35 вагоновъ. Для каждаго изъ сихъ поѣздовъ по 2 локомотива, 1 спереди и 1 сзади. *Примѣчаніе.* Для переѣзда отъ ст. Тыргу-Фрумосъ до ст. Ружиноса и отъ ст. Пашкани до ст. Ружиноса, по случаю гористой мѣстности, имѣющей подъемъ 1:55, необходимо раздѣлить поѣздъ на двѣ части и отправить каждую съ двумя локомотивами. При этомъ предстоитъ возможность увеличить подъемную силу каждаго поѣзда приблизительно на 30%.

Нагрузка и перегрузка въ Яссахъ. Рампы и магазины, находящіеся при Ясской желѣзнодорожной станціи, дѣлаютъ возможною одновременную нагрузку 20 вагоновъ. На посадку 1 батареи артиллеріи или 1 эскадрона кавалеріи потребно отъ 4 до 5 час., на посадку 1 баталіона пѣхоты—отъ 2 до 3 часовъ.

Число поѣздовъ и maximum ихъ въ сутки. При усиленной работѣ на всѣхъ рампахъ можно отправлять въ день до 3 поѣздовъ съ кавалеріею или артиллеріею и до 5 поѣздовъ съ пѣхотою. Принимая въ соображеніе то обстоятельство, что поѣздъ, отправляющійся изъ Яссъ, раздѣляется на двѣ части на ст. Тыргу-Фрумосъ для подъема до Ружиносы, что сопряжено

съ большою потерею времени, разсчитано, что Ясская станція можетъ отправлять въ сутки maximum отъ 8 до 9 поѣздовъ отъ Яссъ до ст. Пашкани.

Срочное движеніе поѣздовъ. Такъ какъ румынскія желѣзныя дороги располагаютъ вообще недостаточнымъ подвижнымъ составомъ, то, во избѣжаніе скопленія на пути локомотивовъ и вагоновъ, скопленія, могущаго затруднить усиленное передвиженіе войскъ, необходимо установить возможно правильный оборотъ поѣздовъ между Яссами и Букарештомъ, при употребленіи тѣхъ перевозочныхъ средствъ, какія нынѣ состоятъ налицо. Разсчитано, что поѣздъ, отправленный изъ Яссъ, возвращается на Ясскую станцію въ полномъ своемъ составѣ: изъ Браилова—въ 4 дня, изъ Букарешта—въ 6 дней и изъ Турно-Северина—въ 9 дней.

Линія *Яссы—Унгени. Ея подвижной составъ и приспособленія.* На Яссы-Унгенской линіи невозможно разсчитывать иначе, какъ на перевозку пѣхоты, ибо подвижной составъ оной, а равно и мѣстныя приспособленія станцій сей дороги не устроены для нагрузки другого рода войскъ. Не слѣдуетъ, однако, упускать изъ виду, что на Ясской станціи Унгенской линіи есть огромный магазинъ, стоящій нынѣ пустымъ, въ которомъ весьма удобно помѣстить на одинъ ночлегъ цѣлый баталіонъ пѣхоты.

По случаю недавняго учрежденія въ Румыніи желѣзнодорожныхъ сообщеній и невозможности въ первое время найти въ краѣ людей, знакомыхъ съ этою отраслью, всѣ служащіе на румынскихъ желѣзныхъ дорогахъ вербовались изъ иностранцевъ и большею частью изъ нѣмцевъ и поляковъ. Впослѣдствіи, румынское министерство путей сообщенія сдѣлало распоряженіе о постепенномъ замѣщеніи иностранцевъ, служащихъ при румынскихъ линіяхъ, румынами и допустило только на одну треть иностранцевъ. Это распоряженіе было приведено, отчасти, въ исполненіе на румынскихъ линіяхъ, за исключеніемъ Лембергъ—Яссы—Романской, на которой большею частью всѣ служащіе австрійцы, а въ особенности поляки. Какъ вездѣ, гдѣ этотъ элементъ господствуетъ, такъ и на Лембергъ—Романской линіи существуетъ особый духъ, враждебный Россіи. Это неблагонадежное къ намъ расположеніе высказывалось въ особенности при проѣздѣ въ послѣдніе мѣсяцы нашихъ добровольцевъ, отправлявшихся въ Сербію черезъ Ясскую желѣзнодорожную станцію, на которой, почти безъ исключенія, всѣ служащіе, начиная отъ управляющаго и до послѣдняго стрѣлочника, поляки. (Безъ подписи и скрѣпы).

176. Записка инженера Горчакова для руководства при переговорахъ съ румынскими желѣзными дорогами о перевозкѣ по нимъ войскъ [1]).

Въ отвѣтъ на рапортъ отъ 8 марта № 7 и на письмо отъ того же числа инженеру кол. сов. *Измайлову*, сообщается слѣдующее: 1) Работы, окончаніе которыхъ нужно намъ до начала перевозки нашихъ войскъ, могли бы быть произведены на наши наличныя деньги, выдаваемыя черезъ нашего дипломатическаго агента, такъ что ожидаемыя препятствія со стороны высшихъ органовъ управленія румынскихъ дорогъ, въ отношеніи невозможности расходовать деньги, могли бы быть тѣмъ устранены, если только мѣстные представители этого управленія искренно желаютъ содѣйствовать намъ, а также и успѣху своихъ дорогъ. 2) Графикъ и росписаніе на 16 поѣздовъ къ сторонѣ Галаца и на обратные 8 будутъ составлены въ военно-дорожномъ отдѣлѣ. 3) Необходимость увеличенія процентнаго отношенія количества подвижного состава, находящагося въ ремонтѣ, будетъ принята къ свѣдѣнію; но при этомъ полагается, что въ первое время перевозки войскъ это увеличеніе не достигнется и не повліяетъ на наши расчеты. 4) Всѣ свѣдѣнія о ненадежности личнаго состава на румынскихъ дорогахъ и о способахъ его замѣны приняты къ нашему руководству; при этомъ, однако, нельзя не замѣтить, что присылка такой массы знающихъ нѣмецкій языкъ начальниковъ станцій и ихъ помощниковъ можетъ и не быть исполнена. Лучше это условіе устранить и дать хотя на нѣкоторыхъ участкахъ дорогъ право и преобладаніе русскому языку. 5) Данныя о недостаточности количества сигнальныхъ принадлежностей, шпалъ, дровъ и рельсовъ — приняты къ свѣдѣнію; но при этомъ необходимо добыть еще болѣе точныя данныя о наличности названныхъ и другихъ предметовъ. Нельзя ли добыть копіи съ матеріальныхъ отчетовъ всѣхъ желѣзныхъ дорогъ за какой-либо изъ послѣднихъ мѣсяцевъ. 6) Препровождаемую при семъ выписку и отчетъ врача *Гольденберга* слѣдуетъ принять къ свѣдѣнію по отношенію къ шоссе и другимъ не желѣзнымъ путямъ. Въ прочихъ же отношеніяхъ сообщаемыхъ г. *Гольденбергомъ* свѣдѣнія согласны съ имѣющимися въ отдѣлѣ, хотя они окрашены нѣсколько инымъ цвѣтомъ. 7) Необходимо настоять на скорѣйшемъ установленіи удобныхъ для насъ, точныхъ и безопасныхъ правилъ о движеніи поѣздовъ во время бездѣйствія телеграфа, или же настоять на принятіи относящихся къ сему параграфовъ нашего проекта. 8) Ожидается немедленное сообщеніе чрезъ посредство *барона Стуарта* свѣдѣнія, возможно или невозможно провезти между фермами мостовъ и между постройками боты, шириною 12 фут., нагруженные на платформы симметрично, и если невозможно, то гдѣ именно. Присланнаго габарита для узнанія этого не-

[1]) Документъ безъ даты, относиться можетъ къ 10 марта 1876 г. *Ред.*

достаточно. Хотя, основываясь на ширинѣ мостовъ участка Унгены—Яссы (пять метровъ между фермами), мы и увѣрены, что провозъ ботовъ будетъ удобенъ, но желательно знать еще вѣрнѣе, особенно относительно участка постройки *Струсберга*. Для ускоренія труда полученія этихъ свѣдѣній, къ сему приложена вѣдомость мостовъ съ ѣздою по низу, составленная по присланнымъ въ отдѣлъ профилямъ. 9) Сообщается для свѣдѣнія, что запасные паровозы и вагоны, годные для румынскихъ дорогъ, уже имѣются въ распоряженіи Главнокомандующаго и могутъ прибыть въ Унгены черезъ двѣ, три недѣли.

Желательно, чтобы переговоры о заключеніи предварительнаго условія на наемъ у насъ подвижного состава скорѣе подвинулись къ выгодному для насъ окончанію, иначе можетъ случиться, что мы отдадимъ въ употребленіе на румынскія дороги наши паровозы и вагоны и, не имѣя упомянутаго предварительнаго условія, никогда не получимъ за то платы. Можетъ быть, это и составляетъ расчетъ представителей румынскихъ желѣзныхъ дорогъ, препятствующій заключенію предварительнаго, не требующаго никакихъ преждевременныхъ денежныхъ затратъ, условія, гораздо болѣе, нежели ихъ отношенія къ ихъ высшимъ органамъ управленія. Подписалъ: инженеръ *А. Горчаковъ*.

Пути сообщенія [1]).

Въ заключеніе считаю долгомъ сказать еще нѣсколько словъ о путяхъ сообщенія въ Молдо-Валахіи. Съ тѣхъ поръ, какъ я увидѣлъ румынскія желѣзныя дороги, ихъ вагоны, вокзалы, порядки, я сталъ не только снисходительно, но даже съ нѣкоторою гордостью смотрѣть и на Унгенскую вѣтвь нашей желѣзнодорожной сѣти. *Струсбергъ*, который строилъ почти всѣ существующія въ Румыніи рельсовыя линіи, поставилъ себѣ вѣчный памятникъ. Одинъ крупный чиновникъ желѣзнодорожнаго вѣдомства въ Румыніи сказалъ мнѣ, что значительная часть *Струсберговскихъ* дорогъ практикабельны только среди лѣта; во время дождей и даже зимою онѣ должны быть пріостанавливаемы въ движеніи, что и повторяется ежегодно; и неудивительно: даже не спеціалистъ замѣчаетъ, что на значительныхъ пространствахъ полотно проведено по низменнымъ мѣстамъ, которыя часто лежатъ значительно ниже шоссейныхъ и почтовыхъ дорогъ. Весьма естественно, что потоки, идущіе весною съ горъ, и проливные дожди ежегодно смываютъ полотно, сносятъ мосты, а снѣжные заносы составляютъ обычную и неизбѣжную принадлежность каждой зимы. При постройкѣ желѣзныхъ дорогъ упустили изъ виду близкое сосѣдство Карпатовъ и необыкновенное (въ сравненіи съ величиною территоріи) множество рѣкъ и рѣчекъ, и очевидно на глазахъ строителя

---

[1]) Эта записка приложена къ предыдущему документу. *Ред.*

мелькала только одна задача: строить поспѣшнѣе и какъ можно дешевле. Всѣ принадлежности желѣзныхъ дорогъ отличаются самымъ печальнымъ нищенствомъ; въ вагонахъ II класса нѣтъ возможности ѣхать: неудобно, нечисто и даже небезопасно. Про III классъ и говорить нечего. Во многихъ мѣстахъ линіи движеніе вагоновъ такъ сильно, что ѣдущій не можетъ стоять на ногахъ, если не ухватится за что нибудь. Часто это движеніе бываетъ двойное: то подкидывающее кверху, то швыряющее изъ стороны въ сторону. Это неудобство особенно чувствительно между Плоешти, Бузео и Браилою, такъ что даже становится страшно. Линія отъ Галаца, на Текучъ, до Романа хуже всѣхъ иныхъ. Все пространство лежитъ исключительно въ мѣстахъ, регулярно наводняемыхъ Дунаемъ и впадающимъ въ него Серетомъ; потоки съ Карпатскихъ горъ довершаютъ дѣло наводненія, и ежегодно, весною, повторяются однѣ и тѣ же сцены: полотно смыто, мосты снесены и пассажиры, высаженные гдѣ катастрофа захватила, ищутъ средствъ дальнѣйшаго слѣдованія. Я самъ былъ въ 1870 г. жертвою подобной случайности, которая, впрочемъ, уже сдѣлалась на описанныхъ линіяхъ обычнымъ явленіемъ, такъ какъ со стороны строителя ничего рѣшительно не предпринято для предотвращенія такихъ случайностей: нигдѣ по всей линіи ни плотинки, ни шлюза. Всѣ вокзалы такъ построены, что совѣстно на нихъ смотрѣть: полы скрипятъ; ни одно окно, ни одна дверь не притворяются плотно; съ потолковъ капаетъ; вся утварь, даже въ залѣ I класса, какая то разношерстная, будто съ толкучки; въ мѣста̀ естественной необходимости можно войти человѣку, только обладающему особенно сильными нервами. Даже лучшій вокзалъ на всемъ протяженіи румынскихъ дорогъ, Галацкій, подвергается ежегодно наводненію и доставляетъ въ каждую весну обильную работу помпамъ. Паденіе и разрушеніе мостовъ повторяется ежегодно, а мостовъ въ Румыніи необыкновенно много. Всѣ желѣзнодорожные мосты построены такъ, на живую нитку, и подъ давленіемъ проходящаго поѣзда до того дрожатъ и скрипятъ во всѣхъ своихъ суставахъ, что даже и привычнаго человѣка бросаетъ въ потъ. Мало того, ни надъ однимъ мостомъ нѣтъ не только надлежащаго, но даже никакого присмотра. Напримѣръ, мостъ у такой неизмѣримо-важной станціи, какъ Барбошъ (между Галацемъ, Браилою и Текучемъ), оставленъ на произволъ перваго встрѣчнаго злоумышленника: два—три патрона динамита и всякое сообщеніе прекращено, такъ какъ Барбошъ составляетъ самый важный желѣзнодорожный узелъ во всей Румыніи. То же самое повторяется и на всѣхъ другихъ важныхъ пунктахъ, которые имѣютъ необыкновенно тяжеловѣсное значеніе не только въ военномъ, но и вообще въ обще-житейскомъ смыслѣ; я говорю объ узлахъ: Турнъ-Северинъ—Краіово, Краіово—Слатина, Слатина—Питешти. Собираясь составить подробную записку по этому вопросу, я обращаю теперь вниманіе на этотъ

пунктъ съ тою цѣлью, чтобы, на случай могущихъ возникнуть обстоятельствъ, обращено было побольше вниманія на шоссейныя и общепочтовыя, даже проселочныя дороги, такъ какъ на желѣзныя дороги Румыніи (исключая развѣ линію Журжево-Бухарестскую) весною нельзя возлагать серьезныхъ надеждъ и заранѣе позаботиться надо о составленіи маршрутовъ, помимо рельсовыхъ путей и желѣзныхъ. Въ этомъ отношеніи нельзя не отозваться съ почтеніемъ о трудѣ Fitek von Wettingshansen'a, въ сочиненіи котораго: „Das fürstenthum Romanien" подробно описаны всѣ удобнѣйшіе для переходовъ шоссейные, почтовые, проселочные и даже конно-верховые пути Румыніи съ обозначеніемъ качества почвы, съ подробнымъ изложеніемъ направленія, характера, теченія и русла рѣкъ и рѣчекъ и съ маркированіемъ тѣхъ пунктовъ, которые болѣе удобны для перехода въ бродъ. (Безъ подписи и скрѣпы).





